Ein Streifzug

durch den

Nordwesten Amerikas.

Festfahrt

zur

Northern Pacific-Bahn

im Herbste 1883.

Von

A. Mohr,

Redakteur der „Weser-Zeitung“.

Berlin,

Verlag von Robert Oppenheim.

1884.

Vorwort.

Die nachfolgenden Berichte über die Reise, welche ich im Herbste v. J. mit den deutschen Gästen des Herrn H. Villard zur feierlichen Eröffnung der Northern Pacific-Bahn gemacht habe, sind zum Theil während der Fahrt selbst geschrieben und bereits in der „Weser-Zeitung“ veröffentlicht worden, znm Theil sind sie nach den Aufzeichnungen und aus der Erinnerung nach der Rückkehr entstanden. Ich habe die Briefform beibehalten und soweit als möglich mein Tagebuch selbst reden lassen. Es ist mein Bestreben gewesen, der Erzählung eine gewisse Vollständigkeit und Abrundung zu geben, nachzutragen, was in der Eile des Augenblicks übersehen war. Ich hoffe, daß die Schilderungen dadurch nicht an Frische verloren, und daß sie an Gründlichkeit gewonnen haben. Freilich muß ich mir immer sagen, daß diese Erzählung meiner Reiseerlebnisse auch jetzt nicht beanspruchen kann mehr zu sein, als die mehr oder weniger flüchtige Wiedergabe der Eindrücke einer großartigen und lehrreichen Fahrt. Wir haben sehr viel gesehen, wir haben Gelegenheit gehabt, viel zu lernen — und unseren deutsch-amerikanischen Reisegefährten haben wir in dieser Hinsicht viel

zu danken —, aber wir haben auch manche Seiten des Landes und seiner Bewohner nicht einmal durch die flüchtigste Berührung aus eigener Anschauung und Erfahrung kennen lernen können. Doch die Fülle der Eindrücke, welche ich von der Reise mitgebracht habe, ist so groß, daß ich überzeugt bin, sie werden, so weit es mir gelungen ist, sie zum Ausdrucke zu bringen, auch Anderen Einiges bieten, was ihrer Aufmerksamkeit werth ist. Besonders freudig habe ich die Gelegenheit ergriffen, um durch die Herausgabe dieser Reiseberichte ein Zeugniß dafür abzulegen, in welchem Sinne unsere Reise zur Eröffnung der Northern Pacific=Bahn geplant und ausgeführt ist und zugleich dem Gefühle der Hochachtung Ausdruck zu geben, von welchem die Theilnehmer der Fahrt vor Herrn Henry Villards Tüchtigkeit, ehrenhafter Gesinnung und edler Geistesbildung durchdrungen worden sind.

Bremen, im März 1884.

N. Mohr.

Inhalt.

Die Einladung.

Nach einer vertraulichen Anfrage, die uns auf die Ueberraschung vorbereitete, erhielten wir, d. h. die Theilnehmer an der Reise, folgende Einladung:

The Northern Railroad Company requests the pleasure of your presence at the opening of its Main Line from Lake Superior to Portland, Oregon, and Puget Sound.

The Company expects to be honored by your taking part in the act of joining the two ends of tracks at a point in Montana near the western approach to the tunnel piercing the main range of the Rocky Mountains.

The arrangements for the entertainment of the Company's guests are fully set forth in the enclosures.*)

Henry Villard
President.

---

*) Die Northern Pacific Railroad Company ersucht um Ihre gefällige Anwesenheit bei der Eröffnung ihrer Hauptlinie vom Oberen See nach Portland-Oregon und Puget Sound.

Die Gesellschaft hofft auf die Ehre Ihrer Theilnahme an dem Akt der Verbindung der beiden Enden der Linien an einem Punkte

Eine solche Einladung war in Europa noch nicht erlassen, eine Einladung zu einer Eröffnungsfeierlichkeit im Felsengebirge an einem Punkte, der nicht einmal mit Namen näher bezeichnet werden konnte, eine Reise über den Ocean und über Hunderte von geographischen Meilen zu Lande voraussetzend. Die Einladung brachte nicht bloß bei denen, an welche sie gerichtet war, sondern in weiten Kreisen das größte Aufsehen hervor.

Das Nähere erfuhr man aus einer Mittheilung, welche Herr Richard Gördeler, General-Agent der Northern Pacific Railroad Company in Berlin an die Eingeladenen richtete.

„Für die zu den Eröffnungsfeierlichkeiten der Northern Pacific Eisenbahn eingeladenen Gäste, hieß es in derselben, sind auf dem am 15. August d. J. von Bremerhaven abgehenden Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Elbe" die 30 besten Plätze, d. h. sämmtlich vor den großen Hauptsälen gelegenen Zimmer, belegt worden. Der Lloyd nimmt nur solche Billets für diese Zimmer an, welche die eigenhändige Unterschrift und den Stempel des Unterzeichneten tragen. Da die Abreise Mittwoch den 15. August Morgens 6 Uhr mittels Extrazuges von Bremen nach Bremerhaven erfolgt, so ist es unbedingt nöthig, daß die Herren spätestens im Laufe des 14. in

---

in Montana, nahe bei dem westlichen Zugange zum Tunnel, welcher die Hauptkette des Felsengebirges durchbohrt.

Die Vorkehrungen zur Unterhaltung der Gäste der Gesellschaft sind des Weiteren in dem Beifolgenden mitgetheilt

Heinrich Villard,
Präsident.

Bremen eintreffen. Bei Vertheilung der Zimmer, deren 6 für zwei, 6 für drei Personen eingerichtet sind, werden die Wünsche jedes Einzelnen möglichst berücksichtigt werden.

Die Ankunft in Newyork erfolgt voraussichtlich Sonntag, den 26. August. Zimmer sind in den vier besten Hotels der Stadt, dem Brunswick, Hoffmann, Windsor und Buckingham reservirt worden.

Nachdem die Gäste die Sehenswürdigkeiten von Newyork und Umgegend in Augenschein genommen, findet die Abreise nach dem Westen, Donnerstag, den 30. August statt. Nach einem kurzen Besuch Bostons und der Niagara-Fälle geht es über Buffalo, Cleveland und Chicago nach St. Paul in Minnesota, von dort über die Northern Pacific Bahn nach Portland und Oregon und dem Puget-Sund, worauf per Dampfer ein Ausflug nach British Columbia unternommen wird.

Nach Portland zurückgekehrt, bleibt es den Herren freigestellt, auf welchem Wege sie nach Newyork zurückzukehren wünschen. Diejenigen, welche beabsichtigen, den an Naturwundern reichen Yellowstone National-Park zu besuchen, werden die Rückreise mit der Northern Pacific antreten; man beabsichtigt nachher, von Chicago aus, mit der Pensylvania-Eisenbahn nach Philadelphia zu fahren und von dort aus einen Abstecher nach Washington und Baltimore zu unternehmen. Diejenigen Herren dagegen, welche den Wunsch haben, San Francisco zu sehen, können mit einem Dampfer der Oregon-Railway und Navigation Company von Portland

nach San Francisco fahren, und von da mit einer der anderen Pacificbahnen nach Newyork reisen. Die nöthigen Billets werden in Bereitschaft sein. Die Rückkehr nach Deutschland können die Herren nach Belieben sich einrichten; denn es sind mit dem Norddeutschen Lloyd Arrangements getroffen worden, wonach irgend einer der zwischen dem 1. Oktober und 1. November abfahrenden schnellen Dampfer dieser Linie benutzt werden kann."

Das war der erste Commentar zu unserer Einladung. Eine Anweisung auf ein Billet für Aus- und Rückreise auf dem Lloyddampfer, sowie eine Art Quartierzettel auf die genannten Hotels waren dieser Mittheilung beigelegt.

Ueber die Eisenbahn, die Northern Pacific Railroad, zu deren feierlicher Eröffnung wir eingeladen waren, über das Land, welches sie durchschneidet und der Cultur zugänglich gemacht hat, gab uns eine andere Mittheilung seitens der Nord Pacific Bahngesellschaft Auskunft.

„Die Northern Pacific Railroad Company hat ihre Concession und ihre Rechte als juristische Person vom Congreß der Ver. Staaten erhalten, worauf ihr unter der Bedingung, daß sie den amerikanischen Nordwesten durch den Bau einer Eisenbahn der Cultur erschlösse, mittels Gesetzes vom 2. Juli 1864 aus den öffentlichen Ländereien eine Schenkung von ungefähr 40 Millionen Acker Landes (über 63 Millionen preußische Morgen) bewilligt wurde. Die Linien dieser Gesellschaft, deren Präsident Herr Henry Villard ist, fangen bei St. Paul und Minneapolis in Minnesota und bei Superior und Duluth am oberen See (Lake Superior) an und durch-

laufen Nordwisconsin, Centralminnesota, Norddakota, die ganze Breite Montanas, einen Theil von Nordidaho, Washingten und Oregon. Die Bahn läuft also in beinahe gerader Linie zwischen dem 46. und 47. Breitengrade, bis sie auf den Hauptzug des Felsengebirges in Centralmontana stößt, schlägt dann eine nordwestliche Richtung ein und erreicht ihren nördlichsten Punkt am Pend d'Oreillesee in Idaho nahe dem 48. Breitengrade. Von hier aus verfolgt sie eine südwestliche Richtung nach dem 46. Breitengrade und erreicht ihren südlichsten Punkt in Portland Oregon, bei 45° 30′ nördlicher Breite. Die von der Northern Pacific Eisenbahn durchlaufenen Ländereien befinden sich also unter demselben Breitengrade wie Frankreich und Oberitalien. Die ganze Länge der Bahn vom oberen See bis zum Puget Sund beträgt 2168 englische Meilen, die Schienenlänge indessen nur 1958 Meilen, da von dem Punkte an, wo das Thal des Columbia erreicht wird, bis Portland in Oregon die Züge der Northern Pacific-Bahn auf dem Geleise der Oregon Railway und Navigation Company laufen, einer besonderen Gesellschaft, deren Präsident ebenfalls Herr Henry Villard ist. Die Hauptlinie ist mit den Städten St. Paul und Minneapolis durch eine 136 englische Meilen lange Nebenlinie verbunden. Auch sonst sind noch verschiedene Zweiglinien, im Ganzen 700 Meilen, darunter die nach dem Yellowstone Nationalpark führende, theils schon gebaut worden, theils noch im Bau begriffen. Das ganze Bahnsystem der Oregon Railway und Navigation Company und der Oregon und California Company ist über 1000 Meilen lang und trägt direct zum Güter- und Personenverkehr der Nor-

thern Pacific Bahn bei. Die Landschaft zu beiden Seiten der Bahn wechselt in ganz außerordentlicher Weise und erhöht dadurch den Reiz der Fahrt. Man möge die Reise in St. Paul oder am oberen See anfangen, in beiden Fällen läuft der Weg während der ersten hundert Meilen durch eine hügelige Waldregion, die häufig durch blühende Dörfer und Ansiedelungen unterbrochen wird. Dann kommt die wellige Prairie bis zum Thale des Red River, welcher Fluß an dem Punkte gekreuzt wird, wo er die beiden Städte Moorhead in Minnesota und Fargo in Dakota von einander scheidet. Bei Fargo fängt das Weizenland Norddakota an, und der Weg läuft über 100 Meilen weit westlich bis an den Missouri durch eine ebene Prairie von unendlicher Fruchtbarkeit, in der beständig neue Städte und Farmen emporblühen. Je mehr man sich dem Missouri nähert, desto hügeliger wird die Gegend, aber nicht weniger fruchtbar. Der Missouri wird bei Bismarck, der Hauptstadt von Dakota, erreicht, wo eine 1450 Fuß lange Brücke aus Stahl über diesen Fluß führt. Am westlichen Ufer liegt die mit Bismarck wetteifernde Stadt Mandan. Von hier an tritt der Charakter der Landschaft in kräftigeren Zügen hervor, und Ansiedelungen suchen mit Vorliebe geschützte Thäler auf. Etwa 120 Meilen westlich vom Missouri fährt man durch den seiner wunderbaren Bergformationen wegen berühmten Pyramidenpark, dann folgt der Weg 400 Meilen weit dem Laufe des Yellowstone an den blühenden Städten Glendive, Miles City, Billings und Livingston vorbei, bis in der Ferne die schneebedeckten Gipfel des Felsengebirges sichtbar werden. Von Livingstone aus läuft eine 57 Meilen lange Zweiglinie durch das male-

rische Thal des oberen Yellowstone nach dem seiner Geyser, heißen Quellen und wilden Scenerie wegen weltberühmten Yellowstone Nationalpark. Jetzt durchbohrt die Bahn den ersten Ausläufer des Felsengebirges, das Gürtelgebirge (Belt Range), mit einem 5522 Fuß über dem Meeresspiegel gelegenen 3500 Fuß langen Tunnel, befindet sich dann nahe der Stadt Bozeman im Gallatinthale und folgt nun dem Gallatinflusse, bis zu dem Punkte, wo er nach seiner Vereinigung mit dem Madison und Jefferson den Missouri bildet, über den hier eine zweite Brücke führt. Nachdem die Bahn den Missouri verlassen, läuft die Linie in gerader Richtung nach Helena, der Hauptstadt von Montana. Nicht weit von hier durchbohrt ein zweiter 3825 Fuß langer Tunnel den Hauptzug des Felsengebirges 5547 Fuß über der Meeresfläche, dann kommt 300 Meilen weit in westlicher Richtung bis an den Pend d'Oreillesee eine Gegend von hoher landschaftlicher Schönheit, deren Niederungen außerordentlich fruchtbar und deren Berge reich an Mineralien und Holz sind. Von diesem 45 Meilen langen und 2 bis 5 Meilen breiten See läuft die Bahnlinie 250 Meilen durch die üppigen Weizenfelder des Columbiathales, an den blühenden Städten Spokane Falls, Cheney und Sprague vorbei. Beim Zusammentreffen der Flüsse Snake und Columbia erreicht, wie schon oben bemerkt, die Northern Pacificbahn das Geleise der Oregon Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaft, geht bald darauf nach Oregon hinein und läuft dem linken Ufer des Columbia entlang durch eine wunderbar schöne Gebirgslandschaft 210 Meilen bis Portland, der Metropole des Nordwestens. Dann läuft sie wieder 40 Meilen längs des

Flusses auf ihrem eigenen Geleise, kreuzt den Columbia nach dem Territorium Washingten hinüber und läuft über 100 Meilen durch dichten Fichtenurwald bis zu ihrem Endpunkt Tacoma, am Puget Sunde."

Aus einer Correspondenz der Allg. Ztg. erfuhren die Reisegefährten gegenseitig ihre Namen. Eine Einladung hatten erhalten und angenommen die Herren: der bayerische Generalmajor und Militärbevollmächtigte beim Bundesrath, v. Xylander; Senator Dr. Albert Gröning, als Vertreter des Freistaates Bremen; Senator Charles de Chapeaurouge, als Abgesandter der Freien und Hansestadt Hamburg; der Reichstagsabgeordnete Stadtrath Dr. Max Weber, in Verhinderung des Oberbürgermeisters v. Forckenbeck, als Vertreter der Reichshauptstadt; der k. bayerische Oberst und Commandeur der ersten Cavalleriebrigade, Emil Ritter v. Xylander; der k. preußische Geheime Regierungsrath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr. Alfred v. d. Leyen; Geheimer Rath Dr. A. W. Hofmann, Professor der Chemie an der Universität zu Berlin; der Reichstagsabgeordnete Professor Dr. Gneist; der Reichstagsabgeordnete Dr. Georg v. Bunsen; Dr. Paul Lindau, als Correspondent der „National-Zeitung"; Lieutenant Pertz vom Eisenbahnregiment, als Vertreter der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung"; Dr. Wilhelm Mohr, für die „Kölnische Zeitung"; Nikolaus Mohr, Chefredacteur der „Weser-Zeitung"; Dr. Richard Oberländer für die „Frankfurter Zeitung"; Dr. G. Siemens, Director der Deutschen Bank; der Director der Süddeutschen Bodencreditbank, Landtagsabgeordneter v. Schauß; Geh. Hofrath Professor Dr. v. Holst; Generaldirector Hermann Rose von der „Ger-

mania", Lebensversicherungsgesellschaft; die Handelskammer zu Frankfurt a. M., vertreten durch ihren Syndicus Otto Puls; Generalconsul a. D. Hermann Kreismann; Regierungsrath Theodor Spaeth; Regierungsassessor Dr. Ernst Magnus; der ehemalige Ministerresident der Hansestädte zu Washington, Dr. Rud. Schleiden; Professor der Geologie Zittel aus München; Ludwig Delbrück, Sohn des Geh. Commerzienraths Adalbert Delbrück, von der Firma Delbrück, Leo und Compagnie; Bankier Hermann Marcuse; Kaufmann Theodor Fritsch, als Vertreter der Stettiner Kaufmannschaft; Bankier Adolf Frölich; Dr. med. Schütte aus Berlin; Dr. Adam Eisenlohr.

Der General v. Xylander und seine Gemahlin, die Schwester des Herrn Villard, sowie der Oberst Xylander, Herr Dr. Schütte waren schon Anfang des Monats nach Newyork gereist, Herr Delbrück befand sich schon seit längerer Zeit in Amerika. Die übrigen genannten Herren machten gemeinsam die Ueberfahrt mit dem Nordd. Lloyddampfer „Elbe".

Wer aber ist Herr Henry Villard, welcher uns Namens der Northern Pacific Linie einlud? Diese Frage, die bald recht überflüssig war, hätte mancher der Herren, die sich rüsteten, der Einladung Folge zu leisten, nicht beantworten können.

Heinrich Hilgard, jetzt Henry Villard genannt, geboren im Jahre 1835 zu Speyer, stammt aus einer angesehenen Familie. Sein Großvater war Bürgermeister von Speyer. Sein Vater, Gustav Hilgard, ein Jurist von hervorragender Bedeutung und trefflichem Charakter, war bis Mitte der fünfziger Jahre in Zweibrücken Bezirksgerichtspräsident. In Zweibrücken besuchte sein Sohn

Heinrich von 1843 bis 1849 die sechs ersten Classen des Gymnasiums, vollendete, nachdem er ein Jahr auf einem französischen Collège in Pfalzburg zugebracht, seine Gymnasialbildung in Speyer, der Heimath seiner Großeltern. Er studirte dann Jurisprudenz in München und Würzburg, aber ehe er noch in die Praxis des Berufs überging, wanderte er in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre nach Amerika aus, wohin schon im Laufe der dreißiger Jahre sein Großoheim, der ehemalige Zweibrücker Apellationsgerichtsrath Theodor Hilgard mit seiner zahlreichen Familie und zwei Vettern übergesiedelt war. In der ersten Hälfte der dreißiger und fünfziger Jahre war der Wandertrieb in der Pfalz besonders rege. Es war die Zeit, wo scharfe Maßregelungen gegen freiheitliche Regungen aller Art geübt wurden. Die edelsten und kräftigsten Geister zog es damals nach der neuen Welt, wo sie ein weiteres freies Feld zum Wirken und Schaffen suchten und fanden. Heinrich Hilgard war in seiner Studienzeit weder ein Träumer noch Kopfhänger gewesen; wie ihn seine ehemaligen Bekannten schildern, war er vielmehr eine lebensfreudige, temperamentvolle, eben so liebenswürdige wie energische Natur. Jene Zeit hat er trefflich ausgenützt und sich ein reiches Wissen erworben, das ihm in Amerika zu statten gekommen ist. Die Verwandten Heinrich Hilgard's lebten zu der Zeit in Belleville, Illinois, nicht weit von St. Louis. Er suchte sie aber erst auf, nachdem er längere Zeit in Chicago zugebracht hatte. In Belleville ging er zu einem Advocaten in die Lehre und setzte später seine juristischen Studien, namentlich auch um englisch zu lernen, auf der Universität Peoria fort. Allein er hielt es nicht lange dort aus.

Er kehrte nach Chicago zurück und mit gelegentlichen Versuchen begann er seine journalistische Carriere, die er fast 20 Jahre verfolgt hat. Er schrieb anfänglich in deutscher Sprache, sah aber, daß die deutsche Presse ihm kein hinreichendes Feld, um große Erfolge zu erringen, biete, und er entschloß sich, das Englische in einem solchen Grade zu bemeistern, daß er Mitarbeiter an englischen Blättern werden könne. Im Jahre 1858 war es ihm gelungen, an einem englischen Blatte eine Stellung zu finden. Sein Leben in diesem Berufe wird nun höchst vielseitig. Wie es scheint, ist aus Heinrich Hilgard um diese Zeit Henry Villard geworden. Er schreibt bald Berichte über Wahlcampagnen und Sitzungen der Illinoislegislaturen, dann macht er im Auftrage der „Cincinnati Commercial" Reisen in Colorado, um die neuentdeckten Goldregionen zu besuchen und zu beschreiben, dann ist er bei der National Convention von Chicago, welche Abraham Lincoln zum Präsidentschaftscandidaten erwählt und verfolgt in seinem Berufe die Entwickelung dieser politischen Campagne im Westen; vom „Newyork Herald" wird er mit der Berichterstattung über die von der Erwählung des Präsidenten bis zu dessen Uebersiedelung nach Washington in dessen unmittelbaren Umgebung sich zutragende Ereignisse beauftragt, wodurch er eine genaue Einsicht in das Intriguenspiel gewinnt, welches die Staatsmänner, die nach Stellung und Einfluß in der Regierung streben, aufführen. Der ausbrechende Bürgerkrieg nimmt Villard's journalistische Thätigkeit wieder nach einer andern Richtung in Anspruch. Er wird Berichterstatter auf verschiedenen Theilen des Kriegsschauplatzes, namentlich zeichnet er sich durch seine Kühnheit bei der Belagerung von Charleston

aus. In Tennessee wirft ihn ein schwerer Anfall von Malaria auf's Krankenlager und macht ihn lange Zeit unfähig, seinem Berufe zu folgen. Sobald er sich erholt hat, eilt er wieder ins Feld, geht dann nach Washington, um dort eine Zeitungscorrespondenz vom Kriegsschauplatz für mehrere Blätter herauszugeben. Als Grant die Wilderneß Campagne unternahm, zog Villard im Interesse seiner Zeitungscorrespondenz mit aus und war Augenzeuge der Belagerung von Petersburg. Im Herbste 1864 besuchte Villard zum ersten Male Europa, seine Heimath, wieder. Als er im Frühjahre 1865 wieder in Boston landet, war die Rebellion besiegt und Lincoln ermordet. Er setzte nun seine journalistische Thätigkeit fort, indem er von Washington für die „Chicago Tribune" schrieb. In Boston hatte Villard am Anfange des Jahres 1866 seine Lebensgefährtin gefunden, Frl. Fanny Garrison, die Tochter des unermüdlichen Agitators für Aufhebung der Sclaverei, William Lloyd Garrison, eine Frau von seltener Anmuth und Liebenswürdigkeit, auf welche die geistige Bedeutung ihres Vaters übergegangen ist. Als 1866 der österreichisch-preußische Krieg ausbricht, geht Villard im Auftrage der „Chicago Tribune" wieder nach Deutschland, aber als er in Deutschland anlangt, ist der Krieg zu Ende, er bleibt jedoch in Deutschland, geht später nach Paris und berichtet über die Pariser Ausstellung. Im Sommer des Jahres ist er Zeuge der Ehre und des Ansehens, welches sein Schwiegervater in England genießt. Er begleitet denselben auf einer Reise durch jenes Land.

Auch den Winter auf 1868 bleibt Villard als Correspondent der „Chicago Tribune" in Deutschland, um erst im Sommer nach Boston zurückzukehren; er schreibt dort

Leitartikel für den „Boston Advertiser" und erhält die Stelle eines Secretärs der American Social Science Association, aber schon 1870 geht er wieder nach Europa. Theils zieht ihn der Krieg zwischen Deutschland und Frankreich hinüber, theils nöthigt ihn seine geschwächte Gesundheit, ärztlichen Rath und die Heilkraft der Bäder aufzusuchen.

In Deutschland sollte Villard den Impuls erhalten, der ihn in die Laufbahn führte, in welcher er zu einer hervorragenden Stellung gelangt ist, zu einer Stellung, in welcher er durch eine geschickte und weitaussehende Combination die Entwickelung und Cultur eines colossalen Ländergebietes sich zur Lebensaufgabe machen konnte.

Es ist merkwürdig, daß fast ein Zufall den Mann, der ein so bewegtes, vielseitig angeregtes Leben führte, erst den Weg zeigen mußte. Indeß, wenn auch Villard in seiner langen journalistischen Thätigkeit trotz aller Anerkennung seiner Intelligenz und Tüchtigkeit dennoch es zu keinem eminenten Erfolge gebracht hatte, so waren die Kenntniß von Land und Leuten, die Bewährung seines Charakters doch wohl unbedingt nothwendige Voraussetzungen für die rasch errungene, überragende Bedeutung Villards als Leiter und Lenker eines großen Complexes von Verkehrsunternehmungen.

In Wiesbaden oder Heidelberg wurde Herr Villard von Besitzern von Obligationen der Oregon und California Railroad Company um seinen Rath angegangen, da diese Gesellschaft ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen war. Da er mit den Verhältnissen nicht unbekannt war, zog man ihn in verschiedene Comités, die zum Schutze der bedrohten Interessen gebildet waren,

und 1874 entschloß sich Villard nach Oregon zu gehen, um an Ort und Stelle durch Abschluß eines Vertrages die Interessen seiner Committenten sicher zu stellen. Der Vertrag wurde abgeschlossen, konnte aber von der Oregon und California Railroad Gesellschaft nicht gehalten werden, und bei einer zweiten Anwesenheit in Oregon setzte es Villard durch, daß sie ihr ganzes Eigenthum den Inhabern der Obligationen abtrat, und ein Gleiches erreichte er gegenüber der Oregonsteamship Company, die ebenfalls europäischen, namentlich deutschen Bankiers durch Obligationen verpfändet war. Villard wurde Präsident der beiden reconstruirten Gesellschaften. Inzwischen hatte er durch seine nachdrückliche Vertretung der Interessen der Inhaber von Bonds der Kansas PacificEisenbahn sein Ansehn wesentlich erhöht. In dem Conflikt mit Jay Gould, dem allmächtigen Direktor der Union Pacific-Bahn, trug er entschieden den Sieg davon und hatte die Genugthuung, daß die Obligationen, die auf 40 heruntergegangen waren, nach dem von ihm eingeleiteten Abkommen mit der Gesellschaft über Pari stiegen.

Schon bei dem ersten Besuch in Oregon hatte sich Villard von der Nothwendigkeit überzeugt, die Verkehrsstraßen von Oregon zu centralisiren, unter eine Leitung zu bringen. Oregon's Verbindungswege liegen wesentlich in den Flüssen und Flußthälern des Columbia und des Willamette. Westoregon ist fast ausschließlich durch den Willamettefluß der Civilisation zugänglich gemacht, Ostoregon durch den Columbia. Wer die Dampfschifffahrt auf diesem Flusse, die Eisenbahnlinien in den Thälern beherrscht, hat den ganzen Verkehr des von diesen Strömen und ihren Nebenflüssen benetzten Landes in seiner

Hand. Villard ging Schritt für Schritt weiter. Er reorganisirte zuerst die Oregon Steamship Company und schaffte neue eiserne Schiffe an. Dann ging sein Streben dahin, Oregon eine Eisenbahnverbindung mit dem Osten zu verschaffen. Die Northern PacificBahn war durch den Sturz des Hauses Jay Cook im Jahre 1873 in ihrer Entwickelung gelähmt. Villard hatte damals kein Vertrauen zu ihr, er dachte an die Union PacificLinie, die schon früher die Absicht gehabt hatte, eine Zweig-Bahn nach Oregon zu bauen. Er machte ihr Vorschläge, und eine Verständigung schien in Aussicht, aber die Verhandlungen zerschlugen sich. Herr Villard machte sich indeß daran, die Dampfschifffahrt auf dem Columbiafluß unter seinen Einfluß zu bringen, die Oregon Railway und Navigation Company zu reorganisiren und in diese Gesellschaft die Oregon und California Railroad und die Fluß- und Seedampfschifffahrt zusammenzufassen. Im Juni 1870 ward diese Gesellschaft incorporirt und sie hat sich glänzend entwickelt. Sie hat in vier Jahren über 500 Meilen Eisenbahn gebaut und ihr schwimmendes und liegendes Eigenthum mächtig vermehrt. Im Jahre 1880 ging er vor, um seinen lang gehegten Plan zu verwirklichen, nämlich auch die Northern Pacific-Bahn unter seinen Einfluß zu bringen und dadurch den Oregon-Bahnen den Anschluß an den Osten zu sichern. Seine Taktik war kühn. Er mußte eine neue Gesellschaft bilden, welche einen dominirenden Einfluß über die Northern Pacific-Bahn erlangte, zugleich auch Eignerin der Oregon Navigation and Railway Company wurde; aber es war vorauszusehen, daß in dem Augenblicke, wo eine solche Gesellschaft auftreten würde, er niemals zu

vernünftigen Preisen sich die erforderliche Anzahl Aktien der Northern Pacific-Eisenbahn verschaffen konnte, welche ihm die Majorität in der Generalversammlung gäbe.

Villard beschloß also erst die Aktien zu kaufen und dann eine Gesellschaft zur Uebernahme derselben zu bilden. Es gelang ihm, unter der Hand in den Monaten Dezember 1880 und Januar 1881 sich große Quantitäten der Aktien zu verschaffen. Aber er bedurfte größerer Mittel und er wandte sich an seine Freunde. Vollkommen überzeugt von der Richtigkeit seines Projekts wagte er es, eine große Verantwortlichkeit auf sich zu nehmen und ein Vertrauen seltener Art von seinen Freunden zu beanspruchen. Er wandte sich in einem Circular an etwa funfzig seiner Freunde mit der Mittheilung, daß er von ihnen erwarte, sie würden eine Summe von 8 000 000 Doll. aufbringen und ihm anvertrauen, um mit einem Unternehmen den Anfang zu machen, dessen genauen Charakter er ihnen im Augenblicke nicht offenbaren werde. Es schien, als ob das Geheimniß die Geldmänner reizte, über die Ungewißheit hinweg zu sehen, die Summe ward überzeichnet und die zuerkannten Antheile wurden mit einer Prämie bis zu 50 % bezahlt. Herr Villard gab über die Einzahlungen eine Quittung, in welcher er sich verpflichtete, am 15. Mai den Unterzeichnern Rechenschaft über die Verwendung der Gelder zu geben. Der Termin wurde dann noch bis zum 24. Juni hinausgeschoben, und nun erst ward den Aktionären der Plan enthüllt. Derselbe fand solchen Beifall, daß der Aufforderung, noch weitere 12 000 000 Doll. zu zeichnen, um sie in Northern Pacific und Oregon Railway and Navigation Aktien (die Villard bereits gesichert hatte), anzulegen, sofort entsprochen

wurde. Die neue Gesellschaft organisirte sich und erhielt den Namen „Oregon und Transcontinental Company". Diese Gesellschaft war also Haupteigenthümerin der beiden anderen, der Northern Pacific und der Oregon Railway und Navigation Company. Herr Henry Villard trat selbstverständlich an die Spitze dieser Gesellschaften.

Das wäre eine Antwort auf die Frage, wer ist Herr Henry Villard. Er ist, so wird uns versichert, trotz seines veränderten Namens, seinem ganzen Wesen nach ein Deutscher geblieben, er hat das alte Vaterland nicht vergessen.

Im Bremer Rathskeller.

Bremen, 15. August.

Der Senat hatte es sich nicht nehmen lassen, die sämmtlichen Herren, welche sich heute mit dem Lloyddampfer „Elbe“ nach Newyork begeben, um als Ehrengäste der Nordpacific Eisenbahngesellschaft der Eröffnung dieses großen transcontinentalen Schienenwegs Nordamerikas beizuwohnen, auf gestern Abend zu einer gesellschaftlichen Abschiedszusammenkunft im Rathskeller einzuladen. War es doch die letzte Frist, die den Gästen noch auf vaterländischem Boden gegönnt war, das letzte Spätmahl, das sie einnehmen sollten, ehe sie „der graulichen Woge des Meeres“ überantwortet wurden. Wir hoffen sagen zu können, daß der letzte Eindruck, den sie von Deutschland mitnehmen, ein höchst erquicklicher war. Die ehrwürdigen Gewölbe des Rathskellers, die Jahrhunderte alten Fässer, das große Lager der edelsten Weine, die die Rebenhügel des Rheins und der Mosel hervorbringen, waren manchem der Gäste noch neu, jedenfalls aber geeignet, die Gedanken von der neuen Welt, der man entgegenging, abzulenken und zum letzten Male auf das Vaterland und die Vergangenheit zu concentriren. Das Senatorenzimmer und das anstoßende Gemach, beide im farbenreichen Schmucke der Gemälde und Schnitzereien, wurden von den Fremden

vollauf gewürdigt; die Localität schon verscheuchte alle Förmlichkeit und bald hatte sich zwischen den anfänglich so fremden Männern ein eben so lebhafter wie gemüthlicher Verkehr entwickelt.

Ein Theil der Senatsmitglieder, sowie auf besondere Einladung einige andere hiesige Herren, empfingen Abends 8 Uhr die Gäste. Nachdem die ersten Bekanntschaften gemacht waren, gab Herr Senator Alb. Gröning der Gesinnung, welche diese namens der Stadt Bremen erlassene Einladung anregte, mit folgenden Worten Ausduck:

Meine Herren! Am Vorabend unserer gemeinschaftlichen Reise rufe ich Ihnen ein herzliches Willkommen zu. Wenn auch das Sprüchwort sagt: man soll den Tag nicht vor dem Abend loben, so halte ich es doch für angebracht, der Freude Ausdruck zu geben, welche wir gewiß Alle darüber empfinden, daß wir diese Reise machen, und unseren Dank der Gesellschaft auszusprechen, welche uns die Gelegenheit zu derselben bietet. Unsere Freude wird noch gehoben und gestärkt durch das Bewußtsein, daß es die Feier der Vollendung eines hochbedeutsamen, großartigen Unternehmens gilt. Handelt es sich doch um die Herstellung einer neuen Verbindung zweier Weltmeere durch eine das ganze ausgedehnte Gebiet der Vereinigten Staaten durchziehende Schienenstraße. Dieselbe soll insbesondere weite fruchtbare, bisher von der Cultur fast noch gar nicht berührte Länderstrecken der Arbeit fleißiger Ansiedler erschließen und somit für die Volksernährung, den Volkswohlstand neue reiche Quellen eröffnen. Noch eins möchte ich hier vor Deutschen besonders betonen, nämlich das Gefühl der Genugthuung, des Stolzes, daß es ein deutscher Landsmann ist, der an der Spitze dieses

großen Unternehmens steht und der das Unternehmen, das zu scheitern drohte, durch seine Energie und Umsicht zum glücklichen Ende geführt hat. Ich bitte Sie, mit mir ein Glas auf das Wohl der Northern Pacific-Eisenbahngesellschaft, ihres vortrefflichen Präsidenten, des Herrn Villard, sowie des hier anwesenden Vertreters der Gesellschaft, des Herrn Görbeler, zu leeren.

Herr Dr. Schleiden aus Freiburg (ehemaliger Ministerresident der Hansestädte in Washington) ergriff darauf das Wort. Er sagte:

Als muthmaßlich Aeltester und als ehemaliger Bürger dieser altehrwürdigen Hansestadt, der ich die Ehre hatte, lange Jahre Bremen, Hamburg und Lübeck in dem Lande, welches das Ziel unserer Reise ist, zu vertreten, und wie ich sagen zu dürfen glaube, in Ihrer Aller Namen spreche ich unsern Dank aus für die freundliche Begrüßung, die uns hier zu Theil wird. Wir wissen Alle, daß es vorzugsweise der Initiative Bremens, der Freihafenstellung der Hansestädte, der wunderbar glücklich entwickelten Dampferverbindung zu danken ist, welche Bremen und Hamburg vor nunmehr dreißig Jahren nicht ohne große Schwierigkeiten ins Leben gerufen haben, daß die Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten sich so mächtig entfaltet haben, Beziehungen, welche natürlich nicht ohne die vortheilhafteste Rückwirkung auf die politischen Verhältnisse zwischen den beiden großen Staaten bleiben konnten. Ich versuche nicht zu dieser Stunde die verschiedenen hochinteressanten Fragen, welche sich daran knüpfen, in langer Rede zu erörtern. Daß der Bremer Senat die Freundlichkeit gehabt hat, uns gerade in dieses Local einzuladen, für

diese Aufmerksamkeit müssen wir ihm besonders Dank wissen. Wir alle haben wahrscheinlich Hauff's Phantasien im Bremer Rathskeller gelesen und wissen, daß es eine Zeit gegeben hat, wo der hohe Rath der Stadt in diesen Räumen bei einem Glase edlen Rheinweins die wichtigsten Verhandlungen führte. Die Zeit gehört lange der Vergangenheit an, aber ich denke, so lange dieses schöne Staats- und Gemeinwesen fortfährt zu blühen und zu gedeihen, so lange der Senat darauf hält, wie bisher so auch ferner, in diesem Keller guten Wein aufzubewahren, wird es für jeden Fremden, der hierher kommt und sich ohne Zweifel gemüthlich angeregt fühlt, eine Freude sein, sich zu vergegenwärtigen, was dieses kleine bremische Staatswesen und seine thatkräftige Regierung für das Wohl des gesammten deutschen Vaterlandes gethan. Meine Herren, ich schlage Ihnen vor, auf das Wohl und Gedeihen des bremischen Staatswesens und seiner hohen Regierung, des Senats, ein Glas zu leeren.

Nun hielt Herr Görbeler, Vertreter der Pacific-Eisenbahngesellschaft, folgende Ansprache:

Im Namen des Herrn Villard und der Pacific Railroad Company danke ich verbindlichst für die Aufnahme, welche Sie hier unsern Gästen bereiten. Die Feier, zu deren Begehung diese Herren sich jetzt nach den Vereinigten Staaten begeben, ist keine gewöhnliche, insofern als es sich nicht bloß darum handelt, auf eine Strecke von so und so viel Hunderten von Meilen mit Millionen Capital einen Schienenstrang zu legen und Aussicht auf reiche Dividenden zu eröffnen, sondern es ist ein großes Unternehmen, an dessen Spitze zum ersten Mal ein Deutscher als Präsident steht, ein Mann, der von dem

Augenblicke an, da er zuerst den Fuß auf amerikanischen Boden setzte, sich stets voll und ganz als Deutscher gefühlt und sich auf Deutschland gestützt hat, der deutschen Heimath treu geblieben ist, auch zu einer Zeit, wo der deutsche Name noch nicht so wie jetzt achtunggebietend war im Auslande, vielmehr wegen der Zerrissenheit und Ohnmacht, in der das deutsche Vaterland befangen war, verlacht und verspottet wurde. Nur die Hansestädte waren es, welche die Flagge hoch hielten, unter der Deutsche Schutz finden konnten. Als daher Herr Villard mir telegraphirte: Deutschland solle bei der Eröffnungsfeier der neuen Bahn durch eine glanzvolle Deputation vertreten sein, da fügte er noch besonders hinzu: Bremen und Hamburg sollten officiell dabei vertreten sein. Nun, diese glanzvolle Deputation, die officiellen Repräsentanten der beiden deutschen freien Städte, Senatoren derselben, nehmen wir mit hinüber und der Deputation gehört auch Ministerresident Dr. Schleiden an, der die Hansestädte so lange in den Vereinigten Staaten vertreten hat. Wir werden seiner Zeit das Vergnügen haben, diese Herren, nachdem ihnen Ehren und Ovationen in reichem Maße zu Theil geworden sind, wieder zurückzuführen. Wenn wir nun in acht oder neun Tagen drüben landen, werden wir erzählen können, daß die echt deutsche Tugend, die Gastfreundschaft gegen uns hier noch am Tage unserer Abreise in so liebenswürdiger Weise geübt worden ist. Meine Herren, ich trinke auf das Wohl der freien Hansestädte Bremen und Hamburg.

Herr Bürgermeister Buff: Erlauben Sie mir noch ein kurzes Wort, ein Wort des Dankes an alle die Herren, welche uns die Freude ihres Besuchs gegönnt und unsere

Gastfreundschaft wohlwollend angenommen haben. Es lag ja für uns, die wir mit einem ganz besonderen Interesse diese ganze Expedition verfolgen, der Wunsch nahe, die sämmtlichen Herren, welche die gewagte Reise über das Weltmeer unternehmen, vor ihrer Abreise hier freundschaftlich zu begrüßen. Sie haben uns diese Freude gemacht, haben auch die Güte gehabt, dieser Stadt und ihrer Regierung in liebenswürdiger Weise zu gedenken. Nehmen Sie auch dafür verbindlichsten Dank. Ich wünsche und hoffe, daß Sie in voller Frische und Gesundheit diese Reise, wie Sie sie antreten, auch vollenden und befriedigt nach den heimischen Gestaden zurückkehren. Ich hoffe aber auch, daß Sie nach Vollendung Ihrer Reise thunlichst in corpore und in gleicher Zahl in Bremen wieder einrücken und daß Sie uns dann wieder das Vergnügen bereiten, Sie bei Ihrer Rückkehr wieder zu begrüßen. Damit das der Fall sein möge, will ich einen Wunsch aussprechen, der allen Bremern von der Schifffahrt her geläufig ist und der den herzlichen Antheil ausdrückt, welchen wir an Ihrer Reise nehmen, nämlich den Wunsch wohlbehaltener Fahrt. Ich lade Sie ein, darauf ein volles Glas zu leeren.

In heiterem zwanglosen Verkehr blieben manche aus der Gesellschaft noch lange beisammen, während die Mehrzahl der Reisegenossen bald nach 11 Uhr sich nach Hause begab, um am Morgen zu rechter Zeit für die Bahnfahrt nach Bremerhaven gerüstet zu sein.

Der erste Tag auf See.

Auf der Höhe von Dover, 16. August.

Es ist immer ein bewegtes Leben und Treiben auf dem Bremer Hauptbahnhofe an den Expeditionstagen, der Dampfer des Nordd. Lloyd, namentlich Mittwochs, an welchem Tage meist zwei Schiffe nach Amerika abgehen. So war es auch gestern Morgen, als sich früh um 7 Uhr mit vielen andern Cajüts-Passagieren — die Auswanderer sind schon Tags zuvor an Bord gebracht — die Mitglieder unserer „Villard-Partie" mit Sack und Pack einfanden. Die Abschiedsscene ist meist höchst ungemüthlich. Jeder, auch der, welcher nur eine zwei- oder dreimonatliche Vergnügungsreise vor sich hat, ist nervös und zerfahren. Es ist eine Erlösung, wenn der Zug sich in Bewegung setzt, und man eingepfercht in die bis auf den letzten Platz gefüllten Waggons durch äußeren Zwang sich zur Ruhe bequemt.

Die Fahrt bis Bremerhaven ist gerade nicht geeignet, den Reisenden sich selbst und das was ihn in seinem Gemüthe beschäftigt, vergessen zu machen, sie ist aber lang genug, um wenigstens mit einigen der Schicksalsgenossen eine erste Bekanntschaft einzuleiten, die oft für den ganzen Rest der Reise entscheidend ist. Wir kommen in Geestemünde an, fahren um Bremerhaven

bis zur Lloydhalle, da aber die „Elbe“ bereits draußen auf der Rhede liegt, müssen wir uns erst mit unseren tragbaren Habseligkeiten auf den „Lloyd“ hinaufarbeiten. Diese Aufgabe ist weder leicht noch angenehm, indeß mit Geduld wird sie überwunden. Der „Lloyd“ bringt uns an die „Elbe“ und hier wiederholt sich dieselbe Plage. Man steigt vom kleinen Schiff auf's große, und auf dem großen Schiffe sucht man im Gedränge seine Kammer zu erreichen, um wenigstens freie Hand zu haben. Nach und nach kommt jeder zu seinem Rechte. An freundlicher, aufmerksamer Hülfe fehlt es nicht. Es war noch nicht eilf Uhr, als sich Alles geordnet hatte. Die „Elbe“ ist reich beflaggt, der Dampfer „America“ fährt an uns vorbei. Er geht nach Baltimore, wir holen ihn aber bald wieder ein, nachdem wir uns in Fahrt gesetzt haben. Musik hat uns an Bord empfangen, Musik mildert den Schmerz der Abschiednehmenden. Wir treiben schon nach See zu, den kleinen Dampfer ‚Lloyd‘ mit uns führend. Nun erschallt das Zeichen, daß der kleine Dampfer an Land zurückkehrt und wer also nicht die Fahrt nach Amerika mitmachen will, muß sich beeilen hinüber zu kommen. Immer rascher geht die Fahrt, der Weserleuchtthurm, der vielgenannte Caisson, sind bald hinter uns, sonst gab es wenig, was die Aufmerksamkeit fesseln konnte. Nur das Wetter machte uns einige Sorge. Eine frische Brise ließ viel Stöhnen und Aechzen erwarten. Einstweilen jedoch, als auch um 12 Uhr 45 Minuten das Weserleuchtschiff hinter uns verschwunden war, fuhr die ‚Elbe‘ ruhig dahin und ließ sich von den hier kräuselnden und überstürzenden Wogen gar nicht anfechten. Sie furchte die Fluth mächtig auf, und der stramme uns

gerade entgegenblasende Westwind warf die Gischt mit einem beständigen Tropfenregen weit auf das Schiff hin. Als das Gong zum zweiten Frühstück rief, konnte sich die Gesellschaft im Salon der ersten Cajüte noch vollständig mustern. An den beiden mittleren Tischen nahmen die Dreißig Platz. Ein auffallender Zug der Gesellschaft war die Minderzahl der schöneren Hälfte des Menschengeschlechts. Zu uns, den Dreißigern — wohl verstanden nicht den Jahren nach, denn selbst im Durchschnitt dürften wir das Alter erreicht haben, in welchem die Weisheit den Deutschen ausnahmslos zu Theil geworden ist, — gesellten sich eine erhebliche Anzahl heimkehrender Deutschamerikaner, ganze Familien mit großen und kleinen Kindern. Der Lunch schmeckt um so besser, je fraglicher erscheint, wer das Diner Abends um 5 Uhr noch mitmachen wird.

Wir haben nun auch Muße, uns auf dem Schiffe umzusehen und heimisch zu machen, das uns und unser Glück über den Ocean tragen soll. Sie wissen, die ‚Elbe' ist der erste der großen Schnelldampfer, welche der Nordd. Lloyd in richtiger Würdigung der Ansprüche, welche das seereisende Publikum an die Oceandampfer zu stellen sich gewöhnt hat, in Schottland, bei John Elder & Co. in Govan hat bauen lassen. Es ist ein theures Stück im Inventar. Der Anschaffungspreis betrug fast drei Millionen Mark. Das Schiff, welches in der unglaublich kurzen Zeit von neun Monaten gebaut worden ist, traf Ende Juni 1881 auf der Weser ein und hat sich seitdem in seinen Fahrten vortrefflich bewährt. Der Erfolg, den der Nordd. Lloyd mit der „Elbe" erzielte, ermuthigte ihn, bald noch zwei Dampfschiffe von ähnlichen Dimensionen und Einrichtungen bauen zu lassen; die „Werra"

und „Fulda", welche jetzt in Gemeinschaft mit dem Dampfer „Elbe" eine Schnellschifffahrt nach den Vereinigten Staaten unterhalten. Diese Dampfer gehen hier wie drüben am Mittwoch ab. Die „Elbe" ist 130 Meter über Deck lang, aber man wird sich dieser außerordentlichen Ausdehnung nicht sogleich bewußt, weil man nirgends einen freien Ueberblick über die ganze Länge hat, denn auf dem Promenaden-Deck erhebt sich noch ein großer Aufbau, oder vielmehr zwei, von denen der eine sich um die mächtigen Schornsteine legt, der andere die Damen-Cajüte, sodann das Navigations- und Ruderzimmer, sowie das beliebte Deckrauchzimmer enthält, an den vorderen Aufbau lehnt sich die Commandobrücke an, von welcher Telegraphen und Sprachrohre nach dem Ruderzimmer und nach der Maschine gehen. Die Commandobrücke betreten aber nur der Capitän und die Offiziere, und von dort allein übersieht man die ganze Ausdehnung des Dampfers.

Man hat einige Mühe, sich in den Räumen des Schiffes zurechtzufinden. Wenn man die Laderäume, welche unter der Wasserlinie liegen, als den Keller des Schiffsgebäudes ansehen will, so hat die ‚Elbe' vier Stockwerk. Das unterste bildet das Zwischendeck, der Aufenthalt der Zwischendeckspassagiere, der Auswanderer. Darüber liegt das Hauptdeck mit den Salons erster und zweiter Cajüte und den Schlafstätten ꝛc., eine Treppe höher ist das Oberdeck, welches sich jedoch nur über einen Theil, den mittleren Theil des Schiffes erhebt. Auf diesem Oberdeck ist das Rauchzimmer und an den Seiten die Küchen, Zimmer der Offiziere ꝛc. Ueber dem Oberdeck liegt dann u. A. noch das erwähnte Promenadendeck, für die Passagiere der ersten Cajüte das Deck par

excellence. In dem Aufbau, auf diesem Decke liegt das Damenzimmer nebst dem Vorzimmer. Eine Eigenthümlichkeit der „Elbe" und verwandter Schiffe ist der Lichtschacht des ersten Salons, welcher die über dem Salon liegende Decke durchbricht und oben mit einem Glasdache versehen Licht einläßt in den Salon. Es ist unmöglich, ohne in ermüdende Details einzugehen, einen Dampfer wie die „Elbe" vollständig zu beschreiben, und die Beschreibung wird auch dem nur verständlich, welcher sich die Einrichtungen an einem von ihm schon gesehenen Schiffe vergegenwärtigen kann. Nur einige hervorstechende Dinge will ich hier erwähnen. Der Salon der ersten Cajüte ist das Prachtstück der ganzen Einrichtung. Er nimmt die ganze Breite des Schiffes ein und liegt nicht, wie dies bei Fahrzeugen älterer Construktion der Fall ist, im Hintertheil des Dampfers, sondern mittschiffs. Die Schlafstätten, die Staterooms, liegen daher auch nicht längs des Salons, sondern ziehen sich nach vorn und nach hinten das Schiff entlang. Der Salon ist wirklich prächtig. Beinahe von quadratischer Form, mit feinstem Geschmacke decorirt, höchst elegant und zugleich gemüthlich ist er ein schönes Beispiel deutschen künstlerischen Sinnes. Der Entwurf ist von dem bremischen Architekten J. Poppe, die Ausführung ist allerdings, soweit die Malerei nicht in Betracht kommt, englische Arbeit. Die Malerei ist von A. Fitger. Der Salon zweiter Cajüte hat Form und Ausstattung, wie man sie sonst in der ersten Cajüte fand. Die Staterooms sind sauber und bequem eingerichtet. Auf das Rauchzimmer und die Damencajüte ist wieder viel künstlerischer Fleiß verwendet worden. Beide Zimmer ringen dem Beschauer einen

Ausruf der Ueberraschung und des Beifalls ab. Es giebt außerordentlich viel zu sehen und zu bewundern auf dem Schiffe: sowohl die sinnreiche Ausnutzung des Raumes, wie die mächtigen Maschinentheile, die Anker und Ketten, die Böte 2c. setzen uns in Erstaunen. Alles aber macht einen höchst gefälligen Eindruck.

Die erste Bekanntschaft aus dem Rathskeller wird nach dem Luncheon erneuert und vervollständigt. Obwohl alle Plätze in den Cajüten besetzt sind, ist in den oberen Räumen des Schiffes, im Salon, in dem Rauchzimmer, auf dem Promenadendeck nicht mehr Besuch, als genügt, um nicht den Eindruck der Leere aufkommen zu lassen. Vom Zwischendeck aus wird man uns um den Raum beneiden, der uns zu Gebote steht. Die Zeit bis zum Mittagessen vergeht in mannichfaltiger Unterhaltung. Mit Vergnügen hören wir von den Amerikanern an Bord versichern, daß unser Kommen in vielen Kreisen der Vereinigten Staaten mit günstigen Erwartungen aufgenommen wird. Man hofft, daß die Herren, welche Herr H. Villard zur Feier der Vollendung der Northern Pacificbahn eingeladen hat, dazu beitragen werden, Vorurtheile, welche in Deutschland über Amerika herrschen, zu zerstören, daß sie die Ueberzeugung mit nach Hause nehmen und in Deutschland verbreiten werden, daß in dem letzten Decennium die Vereinigten Staaten nicht nur auf materiellem Gebiete einen Aufschwung ohne Gleichen genommen haben, sondern daß auch Kunst und Wissenschaft zu Ehren und Ansehen gekommen sind, daß ein sehr ernstes und erfolgreiches Streben herrscht, mit den immensen und materiellen Mitteln, über welche die Bevölkerung der Vereinigten Staaten verfügt, in dem riesig

aufgewachsenen Gemeinwesen auch in entsprechendem Maße Bildung und Sinn für Kunst zu verbreiten. Die Einseitigkeiten einzelner Touristen, hofft man, werden einer besseren Erkenntniß weichen und wir dürfen eines freundlichen Empfanges gewärtig sein. Vielleicht wird man uns, um über Alles uns zu unterrichten, mehr bieten, als in der kurzen Zeit zu bewältigen ist. — Das Borkum Leuchtschiff wird um 4 Uhr 35 Minuten Nachmittags passirt. Es erweckt die traurigen Erinnerungen an den Untergang der „Cimbria". Um 5 Uhr begegnet man dem Dampfer „Donau".

Das Schicksal ist uns noch günstig. Trotzdem es immer heftiger weht, wird der Seegang nicht so stark, daß wir mehr geschaukelt werden, als uns lieb ist. Wir können fast vollzählig und mit gutem Appetit der Küche an Bord der „Elbe" alle Ehre anthun. Inzwischen wird das Wetter immer unwirscher. Das Terschelling-Feuer kommt um 8 Uhr 45 Minuten in Sicht, wir steuern nun südwestlich dem Canal zu. Aber schon hat der stille und ruhmlose Kampf mit dem schlimmen Feinde der Seefahrt begonnen. Lange sträubt sich die moralische Selbstachtung gegen das Zugeständniß der Schwäche. Aber es hilft Nichts. Nicht Alter, Rang und Wissenschaft schützen vor der Seekrankheit. Das Opfer muß gebracht werden. — Um 10 Uhr 30 Minuten wechseln wir Signale mit einem Dampfer der Carr-Linie durch Abbrennen von rothem und blauem Feuer. Es verschafft uns eine kurze aber sehr wirkungsvolle Beleuchtung der am Dampfer aufschäumenden Gischt. Die Nacht vergeht verhältnißmäßig gut, aber grau in grau sind Himmel und Meer gemalt, als wir in den Frühstunden wieder auf Deck erscheinen und ein monotoner Regen fällt. Dafür ist die See nach

allen Seiten hin belebt. Dampfer, Segelschiffe passiren uns oder werden überholt, da kommt ein gekentertes Fahrzeug angetrieben, dem Anschein nach ein Dampfer oder eine Jacht. Die Wellen treiben ihr Spiel mit ihrer Beute. Als wir an dem Leuchtschiff von East Goodwin vorbei kamen, mehrte sich die Zahl der Schiffe; die Küste Englands ist am Horizont aufgetaucht. Ein Sonnenstrahl fällt auf die Kreidefelsen bei Dover. Es dauert nicht lange und die Signale gehen an den Masten der „Elbe“ in die Höhe, um die Station in Dover anzuweisen, uns nach Bremen zu rapportiren. Jetzt liegt Dover vor uns, freundlich beleuchtet. Von der Höhe ragt Dover Castle altersgrau drohend hervor; Kasernen, enorme Befestigungen beherrschen andere Höhen, am Strande zieht sich eine Reihe imponirender Hotels hin; weit hinaus in die See läuft der Pier. Dort liegt das gewaltige Zwillingsschiff mit seinen vier Rauchfängen, bekanntlich zwei durch ein Deck mit einander verbundene Schiffe, eine Construktion, welche die Seekrankheit verhindern soll und auch wohl verhindert, aber zu bedenklich, um bei stürmischem Wetter das Schiff den Wellen auszusetzen. Eben erkennen wir, daß die Station unser Signal verstanden hat; in diesem Augenblicke wissen Sie in Bremen also wahrscheinlich schon, daß die „Elbe“ Dover passirt hat. Von nun ab zieht sich die Küste in langsam ansteigenden unbewaldeten, kaum begrünten Höhen hin, hin und wieder hat die Natur die Kreidefelsen schroff abgerissen und mächtige Abhänge gebildet.

Um 5 Uhr hoffen wir in Southampton zu sein.

Von Southampton nach Newyork.

Auf den Neufundlandsbänken, 22. August.

Es war ein herrlicher Nachmittag, als wir den ersten Tag unserer Seereise beschließend Nab Leuchtschiff um 3 Uhr 30 Minuten passirten und in den Sund einliefen, den die Insel Wight mit dem Festlande hier bildet. Schon lange war sie vor uns aufgetaucht, leicht umschleiert. Jetzt schlossen ihre Ufer und die des englischen Festlandes den Meeresarm ein, der spiegelglatt im Sonnenglanze vor uns lag. Auf dem Festlande erscheint Portsmouth mit seinen Festungswerken, mit seinen Docks, seinem Mastenwalde; ein mächtiger Fünfmaster liegt auf der Rhede, nahe dabei ein Torpedoschiff, das sieben kleine Torpedodampfer an Bord hat, die mit mächtigen Davits ausgesetzt werden. Portsmouth gegenüber liegt Ryde; Jachten und Dampfer durchkreuzen die Fläche. Rechts wird Southampton gesucht, woher wir die Post erwarten, links nun kommt Osborne in Sicht, und mit Entzücken verweilt der Blick auf den von Baumgruppen eingerahmten Wiesen, auf dem epheubewachsenen Gemäuer des alten Schlosses, dann kommt Cowes, das sich terrassenförmig aufbaut zu beiden Seiten des Medina. Auf

der Rhede liegt hier eine Anzahl Kriegsschiffe und königlicher Jachten, kenntlich an den gelben Schornsteinen; und auf den sanft gekräuselten Wellen schaukeln sich jene Segel- und Dampfjachten, welche der Stolz und das Privileg Englands sind. Von Land und See strahlt uns der Reichthum des Landes entgegen, mit dem es seiner schönsten Punkte einen ausgestattet hat. Jene Eigenschaft der Engländer, dem, was sie mit Vorliebe betreiben, den höchsten Grad der Vollendung zu geben, kommt vor Allem den Schiffen zu Gute. Was der Solent an Schiffen aller Art aufweist, dürfte an Meisterschaft der Ausführung von keiner Nation überboten werden. In den Southampton River segeln wir ein, um dem Post- und Passagierdampfer seine Post abzunehmen. Wir dampfen bis Netley Hospital hinauf und treffen dort den „Norddeutschen Lloyd." Unsere Capelle stimmt eine Begrüßungsweise an. Passagiere und Post werden übergenommen. Wir begrüßen hier unseren Reisegefährten Herrn v. Bunsen. Briefe und Zeitungen kommen zur Vertheilung. Wir sind kaum 24 Stunden in See und schon werden diejenigen beneidet, welche so glücklich sind, aus der Hand des Obersteward Postsendungen zu empfangen. Ein Zeitungsjunge bietet die „Times" und andere Blätter zum Verkauf aus, aber sein Vorrath reicht nicht für alle die begierigen Hände. Im weiten Bogen, wie wir gekommen, das Spitfeuerschiff umfahrend kehren wir auf unsere Route zurück. Die „Fulda" ist Morgens die Scillyinseln passirt; sie muß etwa 6 Uhr bei den berühmten Needles sein, und wir werden ihr dort begegnen. In der That, als wir uns den merkwürdigen Felsgraten nähern, den Ueberresten der von

den Wogen verschlungenen Felsen, sehen wir auch die „Fulda“ herandampfen. Alles eilt auf Deck. Ein dichter Kranz von Menschen umzieht die der „Fulda“ zugekehrte Seite. Drüben ist es ebenso. Mit Hüteschwenken, Hurrah und Musik begrüßt man sich. Die Schiffe treiben langsam an einander vorbei; wir nahmen den Lootsen der „Fulda“, Briefe und Zeitungen an Bord und gaben dem Schwesterschiffe der „Elbe“ unseren Lootsen zurück. Dann eilen wir westlich weiter, während die „Fulda“ ihre amerikanische Post nach Southampton abgiebt, um am Freitag Abend, oder Sonnabend früh auf der Weser zu sein.

Leider hat das Wetter nicht gehalten, was wir ihm nach dem herrlichen Nachmittag zugetraut hatten. Schon Abends war es trübe geworden; die Küste verbarg sich früh den Blicken. In der Nacht hatte es der gespanntesten Aufmerksamkeit und scharfen Manövrirens des Kapitäns bedurft, um Niemand zu nahe zu kommen. Am anderen (Freitag) Morgen umgiebt uns ein graues Nebelmeer. Bald regnet es, bald bricht die Sonne durch und erregt die Hoffnung auf einen sonnigen Tag. Wir müssen uns mehrere Male täuschen lassen, und schließlich siegt der Nebel. Wir hören nun zum ersten Male die Sirene, ein Nebelhorn, welches durch eine besondere Dampfmaschine geblasen wird. Ein dumpfer feierlicher Ton von baucherschütternder Gewalt beginnt und springt dann in die Quinte über. Sämmtliche Lloydschiffe, die nach Newyork fahren, sind mit diesem lärmmachenden Apparat ausgerüstet. Man hört den Ton auf fünf Seemeilen. Sobald die Sirene gespielt wird, schließen die Zimmerleute die eisernen Thüren in den Schossen. Es dauerte

nicht lange, so hörten wir aus der Tiefe des Nebels die Nebelpfeife eines anderen Schiffes, bekamen es jedoch nicht zu Gesicht. Die Küsten Europas entschwinden uns, ohne daß wir von ihnen Abschied nehmen können, auch Scilly Islands entzog uns der Nebel. Auf dem Ocean muß es stark gestürmt haben, denn es läuft eine hohe Dünung und der Wind ist uns stracks entgegen, so daß das Schiff sehr lebhaft ist in seinen Bewegungen. Das Unbehagen greift um sich. Mancher muß heute dem Meere seinen Tribut zahlen, andere kommen aus dem Zustande latenter Seekrankheit nicht heraus. Die Stimmung wird etwas verdrießlich, man kritisirt. Dem giebt der Lloyd zu viele Mahlzeiten, dem behagt seine Cabine nicht; Hitze und Geruch verleiden sie ihm, oder Geräusch stört ihn im Schlafe, dem sind die Betten zu eng, und von den Schlafstätten auf dem Sopha wird das nicht zu bestreiten sein. Wie der Rausch, so hat auch die Seekrankheit ihre eigenen Weisen beim Menschen. Der eine wird elegisch gestimmt. „Meine Frau hat es immer gesagt, ich sollte mich auf die Geschichte nicht einlassen!" seufzt der eine, der vor dem letzten entscheidenden Schritte steht. Der andere ist irritirt; er fühlt sich durch die Anwandelungen des Elends persönlich gekränkt, er habert mit seinem Schicksal. Die meisten verbergen ihr Leiden in der stillen Einsamkeit der Koje, besonders wenn der Schlafkamerad ein gleiches Schicksal theilt. Der ungemüthliche Gast greift aber recht störend in unser Zusammenleben ein. Er macht egoistisch, jeder denkt nur an sich. Ein Theil der Gesellschaft ist freilich hieb- und stichfest. Eine große Anzahl Passagiere sind Herren, welche zehn-, zwölfmal den Ocean gekreuzt haben, ein Be-

teran kann auf zweiundvierzig zurückgelegte Fahrten über den Ocean hinweisen, er macht seine dreiundvierzigste Fahrt. Die Herren sind Kaufleute, welche in Geschäften in Europa waren. Die Reise ist für sie eine unvermeidliche Arbeit, welche sie sich möglichst zu erleichtern suchen. Sie wählen sich die schnellsten, besten Schiffe und vertreiben sich die Zeit zum großen Theil mit Kartenspielen. Sie erscheinen nur zu ganz bestimmten Jahreszeiten auf den Dampfern. Sie kennen Amerika, soweit die Verhältnisse in ihren Gesichtskreis fallen, recht gut und haben in unseren deutschen Verhältnissen einen passenden Vergleich zur Hand. Die Unterhaltung mit ihnen ist sehr lehrreich. Wie gesagt, unsere Gesellschaft, die auf Herrn H. Villard's Einladung nach Amerika reist, ist durch die Seekrankheit während der ersten Hälfte der Fahrt noch über den Aggregatzustand nicht hinausgekommen. Der Mensch hat noch zu viel mit sich selbst zu thun, um sich mit der Gattung zu befassen. Wir sind unserer bekanntlich dreißig, zum Theil persönliche Freunde des Herrn Villard, der namens der Northern Pacific-Bahn die Einladung erläßt, es sind dies namentlich süddeutsche Herren, insbesondere hat Herr v. Schauß Anspruch darauf, ein Freund des Präsidenten der Northern Pacific-Bahn genannt zu werden. Geschäftliche Beziehungen haben die Aufforderung an Herren, die der Finanzwelt angehören, veranlaßt. Eine andere Gruppe besteht aus Männern, deren Name in Deutschland wie in den Vereinigten Staaten einen guten Klang hat; es sind Männer der Wissenschaft, wie die Professoren Hofmann, Gneist, v. Holst, Zittel, welche aus allgemeinem Interesse für die große Republik der Einladung gefolgt sind, oder die in Verfolgung specieller wissenschaft-

licher Zwecke, wie der Geologe Zittel, und der Verfasser bedeutender, mit immensem Fleiße gearbeiteter Werke über amerikanisches Staatsleben, Professor v. Holst, zur Fahrt herangezogen sind. Unsere deutschen Professoren, beiläufig bemerkt, welche man sich gern als Stubenhocker vorstellt, sind zum Theil eifrige Touristen. Man erstaunt, wenn man Männer wie Hofmann und Gneist von ihren Ferienreisen erzählen hört. Sie sind überall gewesen. Eine Ferienreise nach dem äußersten Westen der Vereinigten Staaten gehört allerdings noch zu den Seltenheiten. Der deutsche Reichstag wird durch Gneist, Dr. v. Bunsen und Stadtrath Weber zwar nicht eine officielle Vertretung erhalten, aber durch diese Herren betheiligt sein. Die deutsche Reichsregierung hat die ihr angebotenen Einladungen, acht an der Zahl, nicht angenommen und von den deutschen Einzelstaaten sind nur Hamburg-Bremen vertreten, für die Reichshauptstadt ist Stadtrath Weber, für die Frankfurter Handelskammer Herr Syndicus Otto Puls erschienen, für die Stettiner Kaufmannschaft Herr Fritsch. Es war eine glückliche Wahl, den langjährigen Vertreter der Hansestädte in Washington, Dr. R. Schleiden, der sich mit so großem Geschick in amerikanisches Wesen hineinzuversetzen und sich so zahlreiche Freunde in den Vereinigten Staaten zu erwerben verstand, zu der Fahrt einzuladen. Während seiner amtlichen Thätigkeit in Washington war er sowohl durch seine officielle Stellung als Gesandter Bremens und Hamburgs, die dem Amerikaner vorzugsweise als die eigentlich deutschen Städte und Staaten erschienen, wie durch seine persönlichen Eigenschaften der Träger deutschfreundlicher Beziehungen zu den Vereinigten Staaten und

seine Theilnahme an der deutschen Delegation wird vielen Amerikanern die Signatur unseres Kommens geben.

Für eine Augustreise ist das Wetter unverantwortlich rauh, windig, neblig. Beständiger Gegenwind und eine lange Dünung, in der das Schiff auf- und niederstampft. Vergebens wird versucht, durch Aufsetzen von Segeln dem Dampfer etwas mehr Festigkeit zu geben. Sie müssen nach wenigen Stunden wieder eingezogen werden, da sie lose hin- und herschlagen und nur aufhalten. Die Seefahrt ist doch nicht so schön, wie man sie sich gedacht hat. Der Aufenthalt auf Deck wird durch Regen und Wind verleidet. Da der Wind von vorne kommt, gewähren nicht einmal die Aufbaue auf dem Promenadendeck rechten Schutz. Aber es kommen doch auch Stunden, in welchen Freude und Frohsinn die Oberhand gewinnt. Die Kellner der zweiten Kajüte bilden auf den Lloydschiffen eine Capelle. Um 10½ Uhr spielen sie ein halb Dutzend Weisen, Tänze und Anderes, und als am dritten Tage zuerst die Musik aufspielte an der Grenze von erster und zweiter Kajüte, da fanden sich auch bald einige tanzlustige Pärchen und ein großer Kreis von Zuschauern. Sehr zahlreich sind zwar weder die Tänzer noch die Tänzerinnen. Es sind besonders zwei junge aufblühende Amerikanerinnen mit bremischen Namen, welche durch ihre graziöse unbefangene Weise des Tanzens die Herren ermuntern. Sie lehren einige anmuthige Variationen deutscher Tänze, und ihrer Anregung ist es vielleicht zu danken, wenn unter den Errungenschaften unserer Amerikafahrt im nächsten Winter neue amerikanische Tanzweisen auf deutschen Bällen figuriren.

Wir stehen schon früh auf, früher als wir wollen,

denn die Reise von Europa nach Amerika hat die gute Seite, daß man täglich eine halbe Stunde gewinnt — vorausgesetzt natürlich, daß man mit der „Elbe" fährt. So erfreulich es nun auch zu Haus, im bürgerlichen Berufe, sein möchte, daß, wenn man um 7 Uhr aufsteht, es erst halb sieben Uhr ist, so hat diese astronomische Einrichtung hier doch den Nachtheil, daß das Frühstück oder sagen wir lieber der Kaffee, eine halbe Stunde später kommt als der an Bord ganz unbescheidene Appetit (der Gesunden natürlich) verlangt. Wer übrigens die Gelegenheit kennt, weiß sich hier oder da eine Tasse Kaffee zu verschaffen. Wenn ich sage, man steht früh auf, so verdienen doch nur einige dies Lob im wörtlichen Sinne.

Immerhin ist bei einigermaßen leidlichem Wetter die Mehrzahl zwischen 7 und 8 Uhr auf Deck. Kommt man früher, vor 6 Uhr, so geräth man in ein Putzen, Reinigen, Abstäuben, Spülen, Schrubben, daß der fanatischsten auf Reinlichkeit haltenden Hausfrau noch Bewunderung abnöthigen müßte. Im Salon, auf Deck, in den Gängen ist alles wieder blank und sauber. Je länger man an Bord ist, desto mehr lernt man über die Organisation staunen. Wir sind etwa 1160 Passagiere an Bord, dazu eine Besatzung von 120 Mann, ungefähr also die Bevölkerung eines kleinen Marktfleckens, deren Ernährung und Unterkunft auf dem Schiffe besorgt wird. Und für die Bedürfnisse aller dieser Menschen wird täglich gesorgt, ohne andere Ressourcen als die, welche das Schiff in sich birgt. Und es geschieht, ohne daß eine Stockung, eine Unterbrechung eintritt, jede Mahlzeit wird pünktlich auf die Minute gereicht.

Es ist in der ersten Kajüte ein Schlaraffenleben,

das wir führen. Wir werden immer arbeitsunlustiger; man liest kaum noch, und eine innere Stimme sagt oft warnend, daß man zum Festlande zurückgekehrt nur noch Beruf habe zum Mitgliede einer Arbeitercolonie. Aber ist das ein Wunder? Warum verpflegt man uns in erster Kajüte bis zur Demoralisation gut! Ich habe schon gesagt, daß der Kaffee, das erste Frühstück, mit steigender Ungeduld erwartet wird. Etwa um 7½ Uhr dröhnt der Gong durch die Gänge, das erste willkommene Zeichen, daß sich die Stunde naht. Es gilt jedoch vorläufig nur den Stewards, die zum Dienste gerufen werden. In wenigen Augenblicken ist für 110 Personen im großen Saale gedeckt. Eine Auswahl von Brod, unter dem der „Bremer Zwieback" (übrigens nicht unser gewöhnlicher Zwieback) sich besonderer Beliebtheit erfreut, wird über die Tafel vertheilt, eine Speisekarte verbreitet, die mehrere warme Gerichte in Abwechselung wie Beefsteak, Carbonade, gebackenen Fisch, dann regelmäßig Buchweizenpfannkuchen u. s. w. enthält. Um 8½ Uhr giebt der Gong wieder das Zeichen und rasch füllt sich der Saal, der zwei Längstische zu je zweiundzwanzig Plätzen und acht Quertische zu je acht Plätzen enthält. Auf dieser Fahrt ist wie gesagt, nicht ein Platz ohne seinen Inhaber, wenn auch oftmals leer, so lange die See so unfreundlich ist. Theilnehmende Nachfrage nach dem Schicksal der Nachbarn, die fehlen, ist die Einleitung der Unterhaltung, die dann allerdings durch die Erfüllung der Obliegenheiten, welche sich der Mensch beim Kaffee schuldig ist, ihre Beschränkung findet. Der Kaffee ist vorzüglich, darüber herrscht nur eine Stimme, und da es neuerdings gelungen ist, auch die Milch in einer Weise zu präser-

viren, daß sie nicht an Geschmack verliert, so ist der Kaffee beim Frühstück und auch nach dem zweiten Frühstück und endlich nach dem Mittagessen eine Gabe, die man nicht leichtsinnig verschmäht. Man glaubt gar nicht, wie gut dies erste Frühstück, substantiell in des Wortes verwegenster Bedeutung, schmeckt. Ich darf hier auch gleich mein Lob auf die Bedienung anbringen. Eine schlechte Mahlzeit gut servirt macht immer noch einigen Eindruck, und für unsere gute ist die gefällige Bedienung ebenso unentbehrlich. Und hier muß constatirt werden, daß der Dienst der Stewards vortrefflich ist. Prompt, zuvorkommend und bescheiden in ihrem Auftreten, machen sie selbst unter den erschwerenden Umständen einer Seereise den besten Eindruck. Die elegante Bedienung ist eine nothwendige Ergänzung der üppigen Mahlzeiten, des mit reichstem Geschmack ausgestatteten Saales an Bord der „Elbe". Den Salon lernen wir täglich mehr schätzen, da der Raum nicht nur für den Augenblick blendet, sondern zu allen Tageszeiten, gefüllt oder leer, zeigt er eine noble Eleganz, die, glaube ich, schwer vermißt werden wird. Wie mit dem Salon, geht es mit dem ganzen Schiff. Der imponirende erste Eindruck wandelt sich bei näherer Bekanntschaft in eine aufrichtige Bewunderung der soliden Arbeit und der überlegten Ausführung aller Theile um. Dies Urtheil glaube ich, wird in öffentlichen und Privatbriefen seine Bestätigung finden.

Indeß ich wollte Ihnen ja eigentlich noch den Mund wässerig machen mit dem, was wir auf dem Phäakenschiffe des Lloyd Gutes an Speisen und Trank erhalten. Es dauert kaum drei Stunden und um 12 Uhr erheben

wir schon wieder die Hände zum lecker bereiteten Mahle. Ja es verdient besungen zu werden dieses zweite Frühstück, für welches der Deutsche noch keinen Namen hat. Mit einer erstaunenden Profusion ist über die Tafel hingestreut, was nur der Magen zu dieser Tageszeit begehren mag, mehrere warme Speisen, kalter Aufschnitt, der Häring und die Sardelle, Caviar, eine Variation von Käsen 2c. 2c. Und der gesunde Seefahrer vermag schon wieder allen guten Dingen gerecht zu werden. Daß das Mittagsessen auf der Höhe dieser Leistungen steht, ist selbstverständlich, weniger, daß um 5 Uhr auch schon dafür sich Appetit findet. Die Seeluft zehrt, sagt man zur Entschuldigung, und ißt, als ob man seit zwölf Stunden nichts gehabt hätte. Die Mittagstafel wird aber nicht verlängert; da nur auf Deck und in den Rauchzimmern die Cigarre oder Pfeife brennen darf, verzieht sich die Gesellschaft bald nach oben auf das Promenadendeck. Viele Passagiere führen Rohrstühle zum Sichausstrecken mit sich und besetzt wie das Schiff ist, sieht man, sobald es nur irgend das Wetter erlaubt, eine ganze Reihe solcher Stühle meist von Damen eingenommen neben einander stehen, während die Herren auf und ab promeniren oder im Rauchzimmer zum Kartenspiel sich zusammenfinden. So wird im geschäftigen Nichtsthun, das durch etwas Lectüre, Unterhaltung und Handarbeit unterbrochen wird, die Zeit verbracht. Alles hängt vom Wetter ab.

Unser Kapitän hat die Fahrt vortrefflich für Vergnügungsseereisende arrangirt. Wir erleben Alles, was man auf einer rechtschaffenen Seereise erleben und sehen muß. Wir haben ein Wrack gesehen, erfahren, was Nebel

ist, die Sirene hat sich hören lassen. Am Sonnabend passiren uns mehrere Dampfer. Einer, ein ocean tramp, ein Oceanbummler (wie er von seinem stolzen Bruder, dem Postdampfer, genannt wird), der Fracht suchend bald diesen, bald jenen Hafen befährt, kommt uns so nahe, daß wir die Leute an Bord unterscheiden. Die Höflichkeit scheint auf dem Meere nicht zu Hause zu sein. Uns grüßt Niemand und wir grüßen nicht wieder. Seeschwalben und Möven, die dem Schiffe folgen Hunderte von Meilen in See hinaus, unterhalten uns. Schweinfische schießen plötzlich aus dem Wasser und stürzen sich wieder in die Fluth. Da aber bläst ein Wal einen Wasserstrahl in die Luft, hin und wieder sieht man den Rücken des Thieres, das uns seine Nähe noch oft durch den Wasserstrahl ankündet. Nachmittags wird das Wetter wieder unfreundlich. Es weht stark.

Sonntag war ein böser Tag. Schon in der Nacht hatte es heftig geweht. Morgens waren auf den Tischen die Rahmen aufgestellt, kleine Hecken oder Zäune, welche dem Eßgeschirr, den Tassen und Gläsern ein allzu ungenirtes Herumspazieren auf dem Tische wehren sollen. Ein ominöses Zeichen, daß viel Stampfen oder Rollen des Schiffes erwartet wird. Die Ahnung sollte nicht betrogen werden. Auf Deck ging es schon wild her. Das Bramsegel war in der Nacht zerrissen. Bald wurden die Matrosen hinaufgeschickt, die anderen Rahsegel festzumachen. Schon peitscht der Wind den Regen mit unerträglicher Heftigkeit einem ins Gesicht; die See wogt heftiger. Um 7 Uhr spielt die Kapelle einen Choral mitten im Tumult der Elemente. Am Frühstückstische fehlen die Damen bis auf einige wenige; auch das starke Geschlecht verräth

durch manche Lücken seine Schwächen. Die See, vom WSW-Winde aufgewühlt, wird immer wilder. Ueberall kämmt der Wind von den Köpfen der Wellen den Schaum ab und wirft ihn in einem nebelartigen Sprühregen fort; dann und wann zerreißt das Gewölk und ein Sonnenstrahl fällt auf das Gewühl der Wogen. Das mächtige Schiff taucht auf und ab. Der Wind treibt die Wellen uns gerade entgegen; jetzt senkt sich der Bug, als wollte er in die Tiefe hinabfahren, und das Hintertheil fliegt in die Luft; die Schraube, welche ganz aus dem Wasser gehoben ist, macht mit rasender Schnelligkeit ihre Umdrehungen und die Maschine dröhnt. Sobald aber das Hintertheil wieder niedertaucht, wirft die Schraube Berge von Wasser auf, wie einen Mahlstrom wühlt sie die Wogen durcheinander und dann glättet sich die Wassermasse zu großen smaragdgrünen Flächen, die mit Schaum bespült wunderbar abstechen gegen die dunkle See rings umher. Am Bug aber donnern die Wogen hoch empor und die Gischt fährt auf das Vorderdeck und oft ganz über das Schiff. Dann sieht es aus, wie wenn ein Schneesturm über das Schiff hinfegte. So ging es Stunde auf Stunde, der Wind nahm immer zu. Auf dem Deck werden Stricke gezogen, damit sich die Passagiere, welche sich auf Deck wagen, daran halten, die Eingänge zum Zwischendeck sind mit Segeltuch bedeckt. Beim Frühstück ist die Stimmung etwas gedrückt. Etwa die Hälfte der Gesellschaft ist anwesend, von unserer Gesellschaft aber noch zwei Drittel. Um Mittag läßt sich der Kapitän einen Augenblick sehen. „Nun haben wir doch wohl Sturm," meint man. Der Kapitän will aber nur von „recht frischem Winde" etwas wissen; Nachmit-

tags hält das Wetter an. Die Schnelligkeit der Fahrt mindert sich. Von 12 Knoten sind wir um 1 Uhr auf 9 Knoten herabgekommen und erst Abends erreichen wir wieder 12, dann 14 Knoten. Schon zur Mittagsessenzeit um 5 Uhr war die Gewalt des Windes stark gesunken und wir traten wenigstens nicht minder stark als beim Luncheon an. Am andern Morgen machte das Wetter eine freundlichere Miene. Die ganz mit einer Salzkruste überzogenen Schornsteine gaben aber beredtes Zeugniß von der Masse von Sprützwasser, welches der Wind auf das Schiff geschleudert hatte. Es war ernster gewesen, als man uns gestern wissen lassen wollte. Im Schiffsjournal war das gestrige Wetter als „schwerer Sturm, verbunden mit hohem wilden Seegang" bezeichnet; die Nummer in der Windscala ist 9. Diese Scala reicht bekanntlich bis 12; sie beginnt mit leiser Luftbewegung und endigt mit Orkan. Jetzt konnten wir mit Befriedigung auf die Leiden des gestrigen Tages zurückblicken. Wir hatten mit ihnen die Ehre erkauft, einen schweren Sturm erlebt zu haben.

Am Montag beginnt der Tag freundlicher; der Himmel ist klar, der Wind freilich noch heftig, aber die Bewegung ist erträglich. Wir denken schon an das Ende der Reise. Täglich um Mittag wird auf einer Karte die Fahrt mit Angabe der durchlaufenen Meilenzahl eingetragen, und Exemplare davon sind an verschiedenen Stellen des Schiffes aufgehängt. Die ersten Tage war die Fahrt nicht so schnell, wie wir gewünscht haben mochten. Von Southampton haben wir vom 17. bis 21. August gelaufen: 17. August Scilly passirt, bis 18. August 360 Seemeilen, 19. August 350, bis 20. August 306,

21. August 368, 22. August 352, 23. August 398 Seemeilen. Bis zum 21. August ging der Kurs längs des 50° N., dann schlug der Kapitän einen südwestlichen Kurs ein. Es ist die denkbar kürzeste Route von Southampton nach Newyork, die sich auch mit Rücksicht auf die noch treibenden Eisberge empfiehlt.

Es ist merkwürdig, was ein Bischen Sonnenschein thut. Es weht noch ziemlich heftig, aber der freundliche Sonnenblick lockt Alles aufs Deck. Eingehüllt in Tücher und Decken liegen die Damen auf den ausgezogenen Ruhestühlen im Schutze des Winddeckes, während die Herren hin- und herspazieren. Zur gewohnten Stunde spielt die Kapelle auf. In erster und zweiter Kajüte ist die Tanzlust wieder erwacht. Auch die Zwischendeckspassagiere werden munter und vergessen ihr Leid.

Glauben Sie nicht, daß ich viel an nautischen Kenntnissen an Bord der „Elbe" profitire. Wie mir geht es gewiß der Mehrzahl der Mitreisenden. Ich glaube, daß nur sehr wenige an Bord zur Erkenntniß von Backbord und Steuerbord gekommen sind oder durch Anschauung erfahren haben, daß der Dampfer Nachts verschiedene Lichter führt. Von dem Bereiche der ersten Kajüte aus gewahrt man nichts von ihnen, und man müßte schon die verbotene Vorderback betreten, um sie zu gewahren. Mit den Officieren und Matrosen wird keine Unterhaltung geführt. Sie sind angewiesen, sich nicht in Gespräche mit den Passagieren einzulassen und überhaupt sich da aufzuhalten, wo der Dienst sie erfordert. Man sieht daher wenig von ihnen und redet man sie an, so geben sie nur die knappste Antwort. Der Kapitän erscheint, wenn das Wetter gut ist, bei den Mahlzeiten,

ebenso der erste Officier und der Obermaschinist. Bis jetzt haben alle drei noch bei keiner Mahlzeit sich zusammen gezeigt, und der Schiffsarzt repräsentirt oft allein das Schiff. Mehrere Tage vergingen, ehe wir überhaupt nur den Kapitän bei Tische sahen. Ehe nicht das Schiff aus dem Canal heraus ist, gönnt sich der Kapitän nicht die Muße, mit den Passagieren zu speisen und sobald es stürmt oder Nebel eintritt, ist er gar nicht oder nur Augenblicke bei Tisch, dagegen knüpft er, wenn ihn der Dienst nicht auf die Brücke ruft, dann und wann auf ein Halbstündchen ein Gespräch mit den Passagieren an, befriedigt ihre Neugier, so gut es geht. Noch weniger sichtbar sind die anderen Officiere. Diese Zurückhaltung entspricht gewiß vollkommen der schweren Verantwortlichkeit, welche auf Kapitän und Officieren ruht. Unser Kapitän hat das volle Vertrauen seiner Passagiere, namentlich aber auch derer, die oft den Ocean kreuzen und schon mehrere Reisen mit der „Elbe" gemacht haben. Kapitän Willigerod wird mit Ende des Jahres das Commando dieses Schiffes abgeben und das der „Eider", die bei John Elders in Govan im Bau ist, übernehmen. Die beiden neuen Schiffe des Norddeutschen Lloyd „Ems" und „Eider" sind noch 10 Fuß länger und 2 Fuß breiter als die „Elbe" und sollen eine Meile mehr per Stunde laufen.

24. August.

Am Dienstag kamen wir an den Golfstrom, das Wasser stieg auf 19 Grad und die Luft wurde entsprechend wärmer; aber immer conträrer Wind, Abends Nebel. Die Sirene arbeitet fast die ganze Nacht. Einmal müssen wir einem Kriegsschiffe begegnet sein, welches durch einen

Kanonenschuß seine Nähe anzeigte. Auch Eisbergen sind wir in der Nacht zu verschiedenen Malen nahe gewesen, wie in den Schwankungen der Temperatur des Wassers, welches von 13 Grad auf 3½ Grad gefallen war, sich ergab. Schiffe sind sehr selten. Seit Mittwoch sind wir auf den Bänken. Das Wasser ist hellblau, die Fischerböte, welche wir anzutreffen erwarten, sind nicht da. Wahrscheinlich hat starker Wind sie genöthigt, hinter den Inseln Schutz zu suchen.

Wir haben uns schon darin gefunden, nicht am Freitag in Newyork anzukommen, schwarzsehende Gemüther glauben erst Sonntag als den Tag der Ankunft bezeichnen zu sollen. Der Kapitän hält aber unsern Muth aufrecht, und wenn Nebel uns nicht zu sehr aufhält, hofft er am Sonnabend früh Sandy Hook zu erreichen. Damit sind wir Alle zufrieden.

Donnerstag war endlich einmal ein Tag, wie er auf See sein soll. Leichtbewegtes Meer, blauer Himmel und Sonnenschein bei mäßigem Winde. An allen Ecken ist freudiges Leben und Bewegung. Ende gut, Alles gut. Abends Ball und italienische Nacht. Aber der Wind löscht schon die Lichter aus und Nebel wird prophezeit. Richtig. Bis spät in die Nacht läßt die Sirene ihre Stimme erschallen, die wahrhaftig nicht anlockend ist. Abends (Donnerstag) wechselten wir Signale mit der „Werra“. Am Freitag früh wurde es eben lebendig, als sich der Himmel wieder bezog und das Sirenen-Concert von Neuem begann. Um 9 Uhr hofft der Kapitän den Lootsen an Bord zu haben. Ein Mann ist als Ausguck in den Vordermast geschickt, um von der Bramstagrahe nach dem Lootsenschuner zu spähen. In-

zwischen rüstet sich an Bord Alles zum Abzuge vom Schiffe. Eine Adresse an den Kapitän ist fertig, um morgen übergeben zu werden. Die unterzeichneten Passagiere sprechen in derselben dem Kapitän Willigerod ihre dankbare Anerkennung aus für seine bei Tag und Nacht unermüdliche Sorgsamkeit für die Sicherheit des Schiffes und das Wohlergehen der Passagiere, sowie für seine leutselige Zuvorkommenheit. Wir werden des vortrefflichen Führers wie des vortrefflichen Schiffes gern eingedenk bleiben. Herr Ministerresident a. D. Dr. Schleiden, Professor Rud. Gneist, Mitglied des Reichstages, und Dr. G. v. Bunsen, Mitglied des Reichstages, stehen an der Spitze der Unterzeichner. Selbstverständlich haben sämmtliche Mitglieder der Delegation ihre Namen unterschrieben. Heute führten der Kapitän und mehrere Officiere die Herren der ersten Kajüte durch das Schiff und die Maschine. Sie können sich denken, von welchem Interesse der Rundgang war.

Die entsetzliche Sirene mit ihrem weithin schallenden, erschütternden Gebrüll, welches alle drei oder vier Minuten jede Unterhaltung unterbricht und vor dem man vergebens in die entferntesten Winkel des Schiffes entflieht, sodann die Erwartung, bald aus unserer freiwilligen Haft befreit zu werden, machen uns nervös. Der Nebel treibt sein tückisches Spiel mit uns. Heller Sonnenschein über uns, ringsumzu eine Wand. Der Lootse erscheint nicht. Da gesticulirt der Mann im Maste. Endlich entdeckt man ein Segel. Wir kommen näher, aber es ist nicht der Lootse, so werden wir noch einmal getäuscht. Aus dem Nebel schallt uns ein Ton zu. Wir horchen Es ist ein Schiff des Norddeutschen Lloyd. Wahrscheinlich der

Sonntag vor uns abgegangene Dampfer. Beim Mittagessen bringt Senator Gröning dem Kapitän Willigerod ein Hoch. Der Gefeierte selbst ist aber auf der Brücke. Während der Mahlzeit wird Nantucket Leuchtthurm gesichtet. Wir sind also auf dem rechten Wege. Erst Nachts um 12 Uhr kommt ein Lootse an Bord.

Sonnabend früh. Ein herrlicher Morgen. Die Sonne geht prachtvoll auf und färbt den grauen Saum der Küste von Long Island, vor uns die Highlands. Das Bild wird immer reicher.

In Newyork.

* Am 28. August.

Wie ich auch nur den kleinsten Theil der unendlich mannichfaltigen Eindrücke wiedergeben soll, die seit Sonnabend früh auf uns einstürmen, ist mir ein Räthsel. Die Amerikaner sind bekanntlich nicht karg mit dem Lobe ihres Vaterlandes und sie fordern dadurch ein gewisses Mißtrauen heraus. Nun, wer an einem schönen Sommermorgen zuerst durch die Bai von Newyork seinen Einzug hält in die neue Welt, wird Vertrauen fassen. Als sich Sonnabend Morgen die Ufer zusammenzogen, die Jersey Höhenzüge erst undeutlich, dann in erkennbaren Umrissen, endlich in Einzelheiten zu unterscheiden hervortraten, Long Island nicht mehr wie ein Nebelstreif aussah, vielmehr die zahlreichen Badeorte und Sommerfrischen mit ihren mächtigen Hotels sich abhoben, da war des Ausschauens, Fragens und Antwortens an Bord kein Ende. Bald rechts, bald links wurden die Augen in Anspruch genommen. Die Ungeduld steigt, man späht schon, natürlich noch vergeblich, nach Newyork aus, die letzten Vorbereitungen zum Verlassen des Schiffs werden getroffen; es hat sich Aller eine wunderbare Unruhe bemächtigt. Dieser steigt mit der Er-

wartung frohen Wiedersehens der Seinigen, der Rückkehr in alte Verhältnisse aus dem Schiffe, der Andere beklommenen Herzens und voller Ungewißheit dessen, was er in dem Lande seiner Wahl zu erwarten hat, oft ohne auch nur einmal eine Ahnung zu haben, wie er sein Schicksal anfassen soll. Mir kam es vor, als ob in diesen letzten Stunden, die wir auf dem Schiffe zubrachten, der Ausdruck dieser Empfindungen viel deutlicher sich auf den Gesichtern aussprach als bei der Einschiffung. Uebrigens ist die Zahl derer, welche auf gut Glück hinausziehen, ohne irgend welchen Anhaltspunkt zu haben, erheblich beschränkt durch die vielen, welche durch Verwandte und Freunde hinübergezogen werden und die auf der Karte mit dem Finger die Stelle zeigen, wo sie sich niederlassen wollen.

Wir sind jetzt bei Sandy Hook, welches die Grenze der äußeren Bucht von Newyork bezeichnet. Wir steuern noch westlich an den Befestigungen von Sandy Hook vorbei. Das Fahrwasser ist hier eng und gewunden. Mit einer scharfen Wendung halten wir dann nördlich auf die Narrows zu, eine durch die Forts wohlverwahrten engen Straße. Die Höhen von Jersey sind mit Landhäusern übersäet. Die verbrannten Wiesen und Grasflächen, das schon sich braun färbende Laub mancher Bäume thun dem Anblick Schaden. Vor der Quarantäne halten wir. Ein Officier kommt an Bord; die Zwischendeckspassagiere marschiren von der einen Seite des Schiffes zur anderen, werden vom Arzte angesehen und weisen ihren Impfschein auf. Inzwischen ist auch der Chef der Agentur des Norddeutschen Lloyd mit mehreren anderen Herren an Bord gestiegen. Wir werden

Namens des Herrn H. Villard begrüßt, der Abends zuvor vergeblich mit einer Jacht hinausgefahren war, um uns von Bord zu nehmen. Wir werden also jetzt mit der „Elbe“ bis nach Hoboken hinaufdampfen. Wir passiren die Narrows, den schmalen Eingang in die innere Bucht. Rechts, und links reihen sich Landhäuser, Ortschaften, Landungsbrücken in steter Abwechselung an einander, dazwischen die Forts Lafayette, Hamilton zur Rechten, die Forts Wordsworth und Tompkins zur Linken. Nun erweitert sich die innere Bucht. Die große Scheidung der Riesenstadt durch den Hudson und den Eastriver in Jersy City, Newyork und Brooklyn liegt deutlich vor unsern Augen. Die Städte sind zwar politisch getrennt, aber bilden die Theile einer einzigen Riesenstadt, welche, in stetem Wachsthum begriffen, vielleicht in wenigen Decennien die volkreichste der Welt sein wird. Das Leben auf dem Wasser spottet jetzt jeder Beschreibung. Mächtige Dampfer und Segelschiffe kommen und gehen, die Ferryböte schießen nach allen Seiten hin, die Wasserarme, welche in der Gegend, wo Newyork liegt, das Land nach allen Seiten durchziehen, machen den Verkehr zu Schiff nothwendig und möglich. Castlegarden, die Spitze der Insel Manhattan, auf welcher Newyork liegt, die weltberühmte Hängebrücke, die Mündung des Hudson, der hier der North River heißt, liegen vor uns, und ein Häusermeer, vorn eingerahmt durch Schiffe, Landungsplätze, Speicher in sinnverwirrender Mannichfaltigkeit, alles in klarer, durch keinen Rauch geschwärzter Luft. Und aus dieser Masse von Gebilden der Menschenhand ragen nur die Hängebrücke und einige wenige Thürme als Merkzeichen empor. Wir dampfen den

Hudson hinauf. Zu beiden Seiten des Stromes Landungsplätze und Waarenhäuser, Elevators einer an den andern gedrängt, endlich kommen wir nach dem Dock des Norddeutschen Lloyd; mit Leichtigkeit wird das große Schiff hineingelegt und wenige Augenblicke nachdem es festgemacht, beginnt auch schon die Landung von Menschen und von Passagiergepäck. Das Dock umfaßt eine große, nach dem Flusse offene Wasserfläche. Auf Pfahlwerk sind in den Strom hinaus drei mächtig breite Schuppen gebaut, so daß das Bassin in zwei Theile geschieden ist. Mit Hast, Unruhe und Aufregung sind wir in Bremerhaven aufs Schiff gegangen, aber was wollte das bedeuten gegen den Sturm, mit dem jetzt Alles hinunter zu kommen trachtet. Ein Stoßen, Drängen ohne Gleichen. Der sucht seine Gepäckstücke zusammen, der feiert Abschied von Reisegefährten oder Begrüßung mit alten Freunden. Man drängt sich, hinaus zu kommen in die Freiheit, aber das Schiff, welches uns über neun Tage eine Heimath gewesen ist, in welche wir uns eingelebt, verlassen wir nicht ohne ein gewisses Bedauern. Dem wackeren Kapitän Willigerod wird herzlich die Hand gedrückt, von Vielen mit dem Versprechen, die Rückreise mit ihm zu machen. Nun stehen wir auf amerikanischem Boden. Nach der Stille und Ruhe an Bord ein verwirrendes Getreibe. Das Gepäck kommt auf einer vom Schiffe nach dem Lande gelegten Brücke heruntergesaust und fliegt bis mitten in den Schuppen. Die Stewards tragen das Handgepäck der Passagiere herab. Jeder sucht die zerstreuten Stücke seiner Habe zusammen zu finden. Nun muß die Zollrevision stattfinden. Durch eine an Bord abgegebene Declaration ist sie uns erspart, aber

trotzdem dauert es eine geraume Weile, bis Alles wieder beisammen ist. Herr H. Villard ist inzwischen erschienen und macht sich mit seinen Gästen bekannt. Der stattliche Mann mit seinen großen offenen Gesichtszügen, seinen leuchtenden Augen und mit sicherem, freundlichem Wesen macht den besten Eindruck. Er führt uns zu einem Ferryboote, das uns über den Hudson nach Newyork trägt. Drüben an einer Landungsbrücke, die vor der so und so vielsten Straße liegt, stehen Wagen bereit, und in einem Aufsehen erregenden Zuge geht es durch die Straßen Newyorks nach dem Brunswick Hotel an der Ecke von Madison Square und der 5. Avenue, wo die ganze Gesellschaft einquartirt wird. Allmählich steigert sich auf der Fahrt vom Pier bis zum Hotel der Eindruck. Wir kreuzen eine der Avenues, welche von Süden nach Norden die Stadt in ihrer Längenausdehnung durchschneiden, und je weiter wir vordringen, desto großartiger wird das Treiben; die Häuser nehmen an Größe und Sauberkeit zu, die Bevölkerung der Straßen wird eleganter, Tramways zu ebener Erde, die Züge der Hochbahn über unseren Köpfen, ein Netz von Telegraphendrähten wie ein Spinngewebe, giebt uns den ersten Vorgeschmack von dem ungeheuren Bedürfniß des Verkehrslebens, welches die Riesenstadt empfindet. Vieles heimelt uns an, Anderes sagt uns im Lapidarstil, daß wir uns Tausende von Meilen von Haus befinden. Der Glanz der Läden, der Wagenverkehr wird immer größer. Wir kommen an einen Square, Madison Square. Wir sind an unserem Hotel und werden in einen Empfangssalon geführt, wo wir von einer Anzahl notabler Deutschen Newyorks und anderen Herren, dem ehemaligen Gouverneur von Wis=

consin, Salomon, Consul Kühne, Gustav Otterndorf, Herausgeber der „Newyorker Staatszeitung“, von Freunden und Verwandten begrüßt werden. Herr Karl Schurz, habe ich zu bemerken vergessen, war schon an der Anlegestelle des Dampfschiffes. In dem gedankenvollen, durchfurchten Gesichte waren die Züge des freilich festen, aber etwas mädchenhaften Jünglings, als welchen wir ihn in Bonn gekannt hatten, erst nach langer Betrachtung wieder herauszufinden. Schurz hat trotz der hervorragenden Rolle, die er im amerikanischen Staatsleben gespielt, doch sein deutsches Wesen nicht abgelegt und nicht der kleinste Zug verräth studirten Amerikanismus. Zu unserer Freude hören wir, daß mehrere deutsche Herren aus Newyork, u. A. Herr G. Schwab, Generalagent des Norddeutschen Lloyd, uns auf der Tour nach dem Westen begleiten werden. Nach dem neuesten Programm hat die Fahrt in einigen Punkten eine Abänderung erfahren. Wir gehen Dienstag Abend direkt nach den Niagarafällen, für welche uns ein halber Tag zugemessen ist. Wir kommen Mittwoch Mittag dort an und gehen spät Abends weiter. Die Fortsetzung der Fahrt ersehen Sie aus dem Büchelchen, welches ich beilege und dessen Inhalt Sie vielleicht wörtlich mittheilen. In Betreff der Rückfahrt werden wohl verschiedene Modificationen eintreten, was sich erst später für die Einzelnen ihren Wünschen und Neigungen entsprechend entscheidet. Im Ganzen wird es einigermaßen ein Zigeunerleben werden. Der Zug wird unsere Heimat, wenigstens vorzugsweise unser Nachtquartier sein.

Seitdem wir nun Sonnabend Mittag im Hotel Brunswick uns von den Anstrengungen der Landung und

des Empfangs erholt haben, sind wir in einen Strudel von Unterhaltungen aller Art gerissen. Wir leben ganz schriftgemäß, wir säen und ernten nicht, im Vertrauen, daß unsere freundliche Vorsehung für uns zu rechter Zeit sorgt. Wir haben genußreiche Tage gehabt. Mit einer Fahrt durch die Stadt bis zur Suspensionbrücke und über dieselbe haben wir unsere Studien Amerikas begonnen, sie mit einem glänzenden Diner in dem Union League Club fortgesetzt, dann Sonntag eine Fahrt auf dem Hudson bis Newburgh, oberhalb Westpoint, gemacht; am Montag sind wir von Herrn Villard auf seiner Villa bei Dobb's Ferry, nicht fern vom Hudson empfangen. Von der Eisenbahnstation wurden wir in Equipagen abgeholt und durch die Umgegend über verschiedene Villen (u. A. auch die des bekannten Jay Gould) gefahren. Der Tag schloß mit einem Concert in dem prachtvollen Gebäude des deutschen Liederkranzes, dem Mittelpunkt des Lebens der Deutsch-Amerikaner Newyorks. Ich kann Ihnen versichern, daß das deutsche Kneipen auf dieser Seite des Oceans Nichts an ursprünglicher Naturwüchsigkeit verloren hat. Es ging so turbulent, so gemüthlich, so lieder- und bierfroh zu, wie in der alten Heimath. Man konnte sich recht gut vorstellen, mitten in der Heimath zu sein, und erst, wenn man sich besann, daß bis auf die wenigen Gäste die ganze große Menge der Anwesenden auf fremdem Boden ihr Heim und ihr Glück gegründet haben, daß sie unter der Einwirkung einer in vielen Beziehungen vortrefflichen Cultur, uns aber nicht ganz homogenen Lebensanschauung und Lebensweise stehen, so gelangt man erst zur richtigen Würdigung der erfreulichen Bedeutung eines solchen Abends, an welchem

die Bande, die auch in der Fremde den Deutschen an seinem angeborenen Vaterlande festhalten, wieder angezogen werden. Es wurde viel und recht viel Gutes gesprochen im Laufe des Abends, und ebenso viel und gut gesungen. Dienstag ist uns selbst gegeben. Das Wetter ist prachtvoll. Es weht ein erfrischender Nordwind. Lassen Sie mich mit dieser Notiz für die „Alaska" schließen.

* *
*

Das erwähnte Reiseprogramm lautet:

Die Gäste werden Newyork in Privatwaggons verlassen; der betreffende Zug verläßt den Grandcentralbahnhof am 28. August um 9 Uhr Abends und wird die Niagarafälle am 29. August Nachmittags 1 Uhr erreichen. Abgang von den Fällen 9 Uhr 40 Minuten Abends. 30 August. Ankunft in Chicago um 7 Uhr 40 Minuten Abends. Nachtquartier im Palmerhaus. 31. August. Wird der Besichtigung Chicagos gewidmet werden. Die Gesellschaft wird 7 Uhr Abends mit einem Specialzuge der Chicago- und Nordwestbahn Chicago verlassen und 1. September, 10 Uhr Vormittags, in St. Paul, Minnesota, ankommen. Besichtigung der Stadt während des Vormittags. Um 1 Uhr 30 Minuten wird der Zug nach Minneapolis abgehen. Der Nachmittag wird zur Besichtigung dieser Stadt verwendet werden, worauf um 5 Uhr 30 Minuten Abfahrt nach dem See Minnetonka stattfindet; Ankunft daselbst zum Diner im Hotel Lafayette. Die Gäste werden hier die Nacht zubringen. 2. September. Ruhetag in Minnetonka. 3. September. Abends um 6 Uhr wird von den Bürgern von St. Paul und Minneapolis ein großes Bankett im Hotel Lafayette

gegeben werden. Abgang von Minnetonka dieselbe Nacht um 12 Uhr nach Fargo, Dakota, per St. Paul-, Minneapolis- und Manitoba-Eisenbahn. 4. September. Der Zug passirt während des Morgens die Seeregion von Minnesota und kommt um 11 Uhr Vormittags in Fargo an: verläßt Fargo um 12 Uhr Mittags und durchkreuzt die Weizenfelder Nord-Dakotas. Nach kurzem Aufenthalt bei einem, Herrn Dalrymple gehörigen, großen Gute, in der Nähe von Casselton, wird um 5 Uhr Nachmittags Jamestown erreicht. Spazierfahrt nach einem Plateau mit Aussicht auf die Stadt und das Thal des Jamesflusses. Abgang 6 Uhr Abends; Ankunft in Bismarck 11 Uhr Nachts. Nachtquartier in Bismarck. 5. September. Um 8 Uhr Vormittags Spazierfahrt durch Bismarck. Abgang von da um 9 Uhr; Ankunft in Mandan, nachdem die große Eisenbahnbrücke über den Missouri passirt ist, um 9 Uhr 30 Minuten Vormittags. Abgang von Mandan um 10 Uhr Vormittags und Ankunft in Little Missouri um 3 Uhr 30 Minuten Nachmittags. Spaziergang an einem Hügelzuge, von welchem aus man einen allgemeinen Ueberblick über die „Bad Lands" hat. Abgang von Little Missouri um 4 Uhr 30 Minuten Nachmittags; Ankunft in Billings um ungefähr 2 Uhr 30 Minuten Nachts; die Nacht wird hier in den Schlafwagen zugebracht. 6. September. Abgang von Billings um 9 Uhr 30 Minuten Vormittags; Ankunft in Graycliff um 12 Uhr Mittags. Hier wird man sich zwei Stunden aufhalten, um einem Kriegstanze der Indianerstämme, welche die Crow Reservation bewohnen, zuzusehen. Abgang von Graycliff um 2 Uhr Nachmittags; Passirung des Bergzuges über den Bozeman-

tunnel um etwa 5 Uhr und Ankunft in Helena um 12 Uhr Nachts. Nachtquartier daselbst. 7. September. Besichtigung von Helena — der Hauptstadt Montanas — des Vereinigten Staaten Metallurgischen Bureaus und der benachbarten Goldbergwerke. Nachtquartier in den Eisenbahnwaggons. 8. September. Abgang von Helena um 6 Uhr Morgens und Ankunft an dem Punkte, wo die letzte Schiene der Nord-Pacific-Eisenbahn gelegt werden soll, um 9 Uhr Vormittags. Die Feierlichkeit wird um 10 Uhr anfangen und bis Mittag dauern. Der Zug wird dann um 1 Uhr abgehen und Sand Point am See Pend d'Oreille um ungefähr 4 Uhr Morgens erreichen. 9. September. Abgang von Sand Point um 7 Uhr Vormittags und Frühstück an Bord des Dampfers „Henry Villard". Der Tag wird zu einer Fahrt auf dem See Pend d'Oreille benutzt werden; um 7 Uhr Abends Rückkunft in Sand Point. Abfahrt von da um 8 Uhr Abends. 10. September. 6 Uhr Vormittags Ankunft bei Wallulla-Kreuzung. Abfahrt von der Kreuzung um 7 Uhr Morgens und, nach einer dem Laufe des Columbiaflusses abwärts folgenden Fahrt, Ankunft in Portland, Oregon, um 5 Uhr Abends. Nachtquartier im Hotel. 11. September. Besichtigung von Portland und Umgegend. 12. September. Abgang von Portland 9 Uhr Morgens, behufs eines Ausfluges über die Oregon- und Californien-Eisenbahn; Rückkunft in Portland denselben Abend. 13. September. Abfahrt von Portland um 9 Uhr Vormittags zu einem Ausfluge nach Astoria und Rückkehr, denselben Abend, nach Kalama. 14. September. Abgang von Kalama um 8 Uhr Vormittags und Ankunft in Tacoma um 12 Uhr Mittags.

Abgang von Tacoma um 1 Uhr Nachmittags und Ankunft in Seattle um ungefähr 4 Uhr Nachmittags. Abfahrt von Seattle 6 Uhr Abends und Ankunft in Victoria, British Columbia, während der Nacht. 15. September. Spazierfahrt durch Victoria, beginnend um 8 Uhr 30 Minuten, und hierauf um 11 Uhr Abfahrt nach Seattle, welches um 5 Uhr Nachmittags erreicht wird. Ausflug nach dem See Washington, und Abfahrt von Seattle um 8 Uhr Abends; Ankunft um ungefähr 11 Uhr Nachts in Tacoma, wo die Nacht auf dem Dampfboote verbracht wird. 16. September. Abgang von Tacoma um 9 Uhr Vormittags und Ankunft in Kalama um 1 Uhr Nachmittags; Gabelfrühstück auf dem Dampfboot, Rückfahrt nach Portland. 17. September. Um 9 Uhr Vormittags per Dampfer nach „The Dalles", einer Stromschnelle des Columbiaflusses. Von hier ostwärts mit Bahn und, nach kurzem Aufenthalt in Walla Walla, direct bis zum Ende der Yellostone-Park-Zweigbahn, das am 19. September Morgens erreicht werden wird. 19., 20., 21. und 22. September werden im Yellostone-Park verbracht werden. 23. September. Abgang vom Ende der Parkzweigbahn; Ankunft in Duluth und Superior am 25. September, Morgens. Besichtigung des Hafens und der zwei Städte während des Tages. Abgang von Superior, via Chicago- St. Paul- und Omahabahn, direct nach Chicago, woselbst man am 26. September, Morgens, ankommen wird. Während des Tages Besichtigung der Fabrik der Pullmann-Gesellschaft in Pullmann, nahe Chicago. Nachtquartier in Chicago. Abgang von Chicago Donnerstag Morgen und Ankunft in Newyork Freitag Abend, 28. September.

Auf dem Wege zur Northern Pacific-Bahn.

Chicago, 31. August.

Ich wollte Ihnen aus Newyork noch einen Nachtrag zu meinem ersten Briefe schreiben, aber die Ereignisse haben sich dermaßen gedrängt, daß die Berichterstattung ganz behind time kommt. Von unserem Wohlbefinden im Allgemeinen werden Sie durch telegraphische Depesche in Kenntniß gesetzt sein. In der That, wenn sich eine Recognoscirungsfahrt wie die unsrige unter angenehmen Bedingungen machen läßt, so hat Herr Villard es verstanden, sie vollauf zu erfüllen. Wir reisen mit einem Comfort, daß das Reisen wirklich ganz aufhört, eine Strapaze zu sein. Der Zug, der uns Dienstag Abend aus Newyork entführte, bestand aus sechs prachtvollen Wagen, unter denen Pullman's Palace Cars nur noch eine bescheidene Rolle einnehmen. Es sind der Mehrzahl nach Directionswagen, Wagen, die neben anderen häuslichen Bequemlichkeiten und Küche einen Salon enthalten, ein Wohnzimmer, das Nachts zum Schlafzimmer wird. Zwei Neger warten uns auf. Am Morgen wird ein reichliches Gabelfrühstück servirt, man macht sich von Wagen zu Wagen Besuche. Der Mittwoch Morgen fand uns schon bei Syracuse, Newyork. Eine Reihe Städte

mit ähnlichen classischen Namen und höchst modernem Aussehen, wie Troy, Rome 2c. war und wurde passirt. Mit steigender Erwartung näherten wir uns Buffalo und dem Niagara. Endlich Mittags waren wir so weit, daß aufsteigende Dampfwolken, die am graubewölkten Himmel von ihren luftgebornen Geschwistern schwer zu unterscheiden waren, gesehen wurden. Die Erwartung wurde immer größer. Nun hält der Zug; Schaaren von Reisenden aller Art strömen der alten Hängebrücke zu, die zum canadischen Ufer führt. Wir werden in Omnibus gepackt und fahren denselben Weg.

Da sind die Niagarafälle!

Schweigen, noch kein Ausbruch des überwältigenden Erstaunens. Von der Höhe der Hängebrücke herab, bei bleigrauem Himmel, ohne Licht sind wir etwas enttäuscht. In Cliftonhouse, in der Dominion der Königin Victoria steigen wir ab und wandern zum Niagara herab, den amerikanischen Fällen gegenüber. Die Bewunderung wächst. Wir kehren zurück zum Hotel, um zu speisen. Jetzt zerreißt die Wolkenschicht, die Sonne bricht hervor und in aller seiner unaussprechlichen Glorie liegt das großartige Schauspiel vor uns. Es ist natürlich ein hoffnungsloser Versuch, Ihnen ein volles Bild von dem überwältigenden Naturschauspiele geben zu wollen. Je mehr man sich in das Wunder versenkt, desto großartiger tritt es hervor, desto tiefer prägt sich uns die Ueberzeugung ein, daß wir so etwas auch nur annähernd nie gesehen haben. Die Niagara Falls, das heißt dies ganze Schauspiel, das mit den Stromschnellen oberhalb der Fälle beginnt und mit dem Strudel viele Meilen unterhalb endet, dieses Emsemble der mannichfaltigsten, gewaltigsten

Eindrücke steht in seiner Großartigkeit des Ganzen, wie des Einzelnen wohl ohne Gleichen da und hoch erhaben über Allem, was sich damit vergleichen ließe. Wir haben Alles im Fluge nehmen müssen. Sehen und Weitereilen war unser Loos, aber wir haben wenigstens Alles gesehen und nach dem Urtheile alter Besucher unter der günstigsten Beleuchtung. Die Befriedigung über diese Gunst des Wetters war um so größer, als, wie oben bemerkt, sich der Besuch anfänglich nicht glücklich anließ. Erst als wir nach dem Lunch auf die Terrasse von Cliftonhouse traten, hatte sich das Wetter geändert, die Sonne war durchgebrochen und die graue Nebeldecke hatte sich am tiefblauen Himmelszelte zu großen Wolken zusammengeballt, die Licht und Schatten bringend dahinflossen. Wie anders sah Alles aus. Wir hatten uns bereits in den Umstand hineingefunden, daß der Niagara nicht aus mächtiger Höhe zu uns herabstürzt, wir stehen vielmehr mit dem Flußbette auf gleichem Niveau, und von unsern Füßen abwärts donnert die Masse in die Tiefe, in die Schlucht, durch welche sich die Wassermenge der großen Seen den Ausweg zum letzten See dieses wunderbaren Beckens, zum Ontariosee, gesucht hat. Jetzt sehen wir, während wir von Cliftonhouse am canadischen Ufer aufwärts zum sogenannten Horseshoe-Fall gehen, die überraschende Wirkung, den Zauber, welchen das Sonnenlicht auf die Fälle hervorbringt. Wie viel tiefer ist das Smaragdgrün, wie viel lebendiger hebt es sich ab von dem Weiß, wie zart, wie durchsichtig sind die aufsteigenden Wolken geworden. Vielfach belästigt von Anerbietungen aller Art sind wir gegenüber dem amerikanischen Falle, dann gegenüber der schroffen Felswand der Ziegeninsel, welche be-

kanntlich den Niagarastrom theilt und den doppelten Fall hervorruft, hingegangen und haben den canadischen Fall nun vor uns, der doppelt so lang als der amerikanische durch die einwärts gebogene Linie so viel wirkungsvoller ist. Längs des Stromes sind Hotels und Verkaufsläden entstanden. Ein Aussichtsthurm veranlaßt uns hinaufzusteigen. Von oben übersehen wir die Situation. Dort kommt der Niagara vom Eriesee her. Er hat in der Ferne selbst einen seeartigen Charakter, indem er sich nach seinem Austritt aus dem großen Becken bis auf acht englische Meilen erweitert und verschiedene Inseln umspült, namentlich Grand Island, das zwölf Meilen lang ist und bis einige Meilen oberhalb der Fälle sich erstreckt. Unterhalb dieser Insel beginnt gewissermaßen schon der Fall. Der bis dahin gleichmäßig dahinfließende Strom stürmt schäumend die sich zum Absturze neigende Fläche hinab. Das Vorspiel ist der großen Katastrophe würdig. Die tiefe Schlucht, in die der Niagara hinunterstürzt, liegt nicht in der Richtung des Stromes, sie schiebt sich eigentlich vor ihn hin, so daß ein großer Theil der Wassermassen von der Seite in sie hineinfällt; nur da, wo an der canadischen Seite der sogenannte Hufeisenfall sich biegt, fließt das herabstürzende Wasser in seiner ursprünglichen Richtung weiter. Goat Island — die Ziegeninsel — hat, wie erwähnt, unmittelbar vor seinem Sturz in die Tiefe den Niagara in zwei ungleiche Theile zerlegt. Der Arm am rechten, Vereinigten Staaten-Ufer ist der schmälere, halb so breit, wie der andere Arm, der eine 1200 Fuß, der andere 2400 Fuß breit am Rande des Absturzes, die Schlucht aber, welche nun das Bett des Niagara bildet, hat eine Breite von etwa 1200 Fuß.

Durch diese Enge wird die Wassermasse durchgedrückt, bis sie weit unterhalb, nach dem Strudel, noch einmal ihre Richtung wieder plötzlich ändernd zur Ruhe kommt und in ungestörtem Laufe dem Ontariosee zufließt. Wohin sich der Blick wendet, wird er gefesselt. Drüben, jenseits des Kataraktes, tobt der Niagara über Felsen, Baumstämme, bald aufspritzend, bald in langen Schaumwellen sich überschlagend, Cascaden bildend, seinem Verhängnisse zu. Es ist ein Bild, das ein Gefühl tiefer Verödung hinterläßt. Dicht vor uns die Fälle. Und wenn es in diesem aufregenden, ergreifenden Schauspiele noch eine Steigerung giebt, so ist es der Punkt, wo der canadische Fall sich biegt. Dort — es ist keine Rundung mehr, sondern ein Winkel — wo von beiden Seiten die Wasser hinabdonnern, der Schaum unablässig zu Wolken aufsteigt, toben die Gewalten der entfesselten Kräfte am furchtbarsten und ihr Toben bindet den Blick mit Zaubermacht. Aber es ist uns nicht vergönnt, uns hier an diesem Anblicke zu sättigen. Wir müssen weiter. Angesichts dieser erhabensten Wunder der Natur geht es ganz jahrmarktsmäßig her. Indianer und zudringliche Yankees bieten allerlei feil. Man wird fast mit Gewalt in die Läden genöthigt, um schlechte Photographien, Abbildungen auf Holz und Stein, Glas und Porzellan zu kaufen. Der Trödel ist widerwärtig. Ich beneidete in Gedanken die ersten Europäer, welche, als noch Alles hier Wildniß war, zuerst den Fuß in diese Gegend setzten und das Wunder unbefleckt von allen widerlichen Zuthaten in seiner einsamen Majestät schauten. Aber leider fiel ich selbst gleich wieder der Civilisation zum Opfer. Ohne Wagen hätte ich nicht soviel gesehen, wie

ich gesehen habe. Also mit den Gefährten, von denen sich viele in einer Gruppe, die sich von den Fällen abhebt, haben photographiren lassen, geht es in schnellen, bequemen Wagen zurück über die Hängebrücke zum Vereinigten Staaten-Ufer. Der Fortschritte der Cultur können wir auch hier nicht entrathen, statt mühsam hinunter zu steigen von den hohen Ufern zum Flusse, setzen wir uns auf eine Rutschbahn und gleiten, übrigens durch Maschinenkraft in unseren Ab- und spätern Aufstieg geführt, hinab an des Ufers Rand. Ueber Stege und schlüpfrige Felsen gehen wir dem unteren Ende des amerikanischen Falles zu. Jetzt stehen wir unmittelbar vor ihm. Wir sehen die Wasser oben von der Höhe dicht vor uns herniederstürzen, sie scheinen auf uns zuzukommen. Man tritt überwältigt unwillkürlich vor der Wucht des Anblicks zurück. Aber die scheinbare Gefahr reizt näher zu gehen. Ein Sprühregen, den der Luftzug bald hierher bald dorthin schlägt, straft uns für den Vorwitz, aber vertreibt uns nicht, denn der Anblick ist zu fesselnd. Wie die Wasser in sanfter Wölbung über den Rand des Abgrundes stürzen und in beständig gleichmäßiger Fülle niederrauschen, donnernd aufschlagen und in Schaum und Staubregen die Tiefe verhüllen, in welche sie sich begraben, in den aufsteigenden Wolken aber die Strahlen der Sonne sich brechen und Regenbogen bilden — das ist ein Schauspiel so groß, so gewaltig und schön, daß man sich immer und immer wieder ihm zuwendet. Oben auf der Felswand, an deren Fuß wir unten gestanden haben, liegt Prospekt Garden hart am Niagara, unmittelbar am Falle. Nahe an unserem Fuße hüpft die Welle in die Tiefe — 160 Fuß — hinab. Von dort geht es im Wagen

zur Brücke, welche über den schmäleren Arm zur Ziegeninsel führt. Hier genießen wir die oberen Stromschnellen aus nächster Nähe. Das Wasser rauscht mit rasender Schnelligkeit unter der Brücke durch. Goat Island — die Ziegeninsel — ist einige 60 Acres groß, bewaldet, und ihre Baum-Vegetation soll manches Interessante bieten, aber sie ist dem Untergange geweiht und nimmt allmählich ab. Nach Goat Island besuchen wir die kleine in dem amerikanischen Falle liegende Luna-Insel, die von diesem Falle noch einmal ein Stück absondert. Man steht hier noch unmittelbarer im Getöse, übersieht den amerikanischen Fall, der fast eine gerade, nur wenig eingebogene Linie bildet und hat zugleich den canadischen Fall vor sich. Von hier geht es auf den „Biddels Stairs" eine Wendeltreppe hinab an den Fuß des Felsens, der die Luna-Insel bildet, und hier ist die Stelle, wo man unter die Fälle gelangt. Die Expedition in die Cave of Winds unter dem amerikanischen Falle wird oft gemacht, auch von unserer Gesellschaft ließen mehrere sich mit dem nöthigen wasserdichten Costüm versehen und tauchten in den tiefen Schlund; der Weg nach dem canadischen Falle und unter diesen ist dagegen beschwerlich. Der berühmte englische Naturforscher Tyndall drang zur Mitte des Horseshoe-Falls vor, aber das Wagniß war lebensgefährlich. — Wir wandern weiter auf der Ziegeninsel, und jetzt machen wir einen Gang in den Horseshoefall. Eine auf Felsblöcken ruhende Brücke bringt uns bis hart an den Rand des Katarakts der Stelle nahe, wo von rechts und links die Wasser zusammenstürzen. Der canadische Fall übertrifft Alles, was wir gesehen haben, an Großartigkeit. Es bleibt uns nur ein sprachloses Erstaunen, und wir scheuen uns

fast, die Mächtigkeit des Gesammteindrucks in ihre Einzelheiten aufzulösen. Auge und Ohr werden befangen, man vergißt sich und Alles um sich her.

Wir haben noch viel zu sehen. Wir kehren nochmals vom amerikanischen aufs canadische Ufer zurück und zwar wieder über die Hängebrücke. Dann fahren wir in raschem Trabe oben hoch über dem Flusse demselben abwärts folgend bis zur zweiten Brücke, ebenfalls eine Suspensionbridge, die dem Eisenbahnverkehr dient. Das Flußufer ist von schroffen Felswänden eingefaßt. Unmittelbar noch unter dem Katarakt, wenige hundert Fuß von der Stelle, wo die Wasser donnernd in die Tiefe stürzen, ist der Strom unbegreiflich ruhig, ein Boot fährt hier Passagiere von einem Ufer zum andern. Erst bei der zweiten Brücke, wo das Bett sich stark krümmt und verengt, beginnen die Stromschnellen, ein Nachklang der großen Katastrophe, welche der Niagara so eben überstanden hat. Aber wie soll ich Ihnen dies Gewühl der Wogen, die wie gequält von einer unsichtbaren Macht in die Höhe fahren, schildern? Alles siedet und zischt, selbst hart am Ufer, wo das Wasser scheinbar stillsteht, ist es in kochender Bewegung. Der Fluß wölbt sich nach der Mitte zu in die Höhe. Und wie wunderbar passen die Ufer zu dem ungestümen Toben des Wassers. Wir folgen auf einem Pfade hart am Flusse eine Weile dem Niagara nach. An einer Stelle, wo er am wildesten tobt, ist eine Auslugstelle errichtet. Dann eilen wir zu den Wagen zurück, und diese bringen uns zum Schlußakt dieses erhabenen Schauspiels, zum Strudel, zum Whirlpool. Es dämmerte schon, und wir mußten uns begnügen, aus halber Höhe den Anblick zu genießen. Der

Eindruck erhielt sich auf der Höhe dessen, was wir gesehen und erlebt haben. Der eben noch so stürmisch bewegte Fluß treibt in langgezogenen Strudeln in ein von hohen Ufern eingeschlossenes Becken über den in scharfer Wendung abbiegenden weiteren Zug der Schlucht hinaus, und hier in diesem Becken dreht und dreht er in mächtigen Wirbeln seine Fluthen, bis sie von anderen verdrängt hinausgestoßen werden aus dem Bannkreise und den Ausgang finden.

Den unglücklichen Kapitän Webb, der vor Kurzem in dem thörichten Versuche, durch die Stromschnellen des Niagara zu schwimmen, den Tod gefunden hatte, konnte man sich beim Anblicke dieser aufleckenden Wogen, der tief geheimnißvollen Strudel nicht aus dem Sinne schlagen. Das Schicksal dieses kühnen Schwimmers gehört zum Niagara. Von einem Opfer wie dieses muß man hier hören. Ein Zeitalter, welches Muße gehabt hätte, Sagen und Mythen zu bilden, würde die Niagarafälle mit einem Gewebe poetischer und gedankenvoller Erfindungen umkleidet haben. Doch auch die Wirklichkeit hat ihre dichterischen Reize, und der einer Wette wegen in vermessenem Ringen mit den Wellen untergehende Schwimmer ist ein Zeichen unserer Zeit. Vielleicht wird eine ferne Zukunft die Geschichte ausschmücken. Statt mit poetischen Sagen verherrlichen wir einstweilen die Niagara-Fälle mit elektrischem Licht. Als wir wiederum von Canada nach den Vereinigten Staaten übersiedeln, erglüht vor uns, indem wir die Brücke überschreiten, der amerikanische Fall in elektrischem Lichte, bald silberweiß, bald roth. Ein effektvolles Schauspiel, aber doch nur ein Flitter gegen die Pracht des Sonnenlichtes.

Wir mußten unseren Zug aufsuchen, der auf dem Depot der Stadt Niagara stand. Die Stadt Niagara lebt nur von dem Besuche der Fremden, die sich kürzere oder längere Zeit am Niagara aufhalten. Hotels und Läden wechseln in der Hauptstraße ab.

Abends kehrten wir nach Buffalo zurück; dort mußte der Zug ein paar Stunden liegen. Zwischen elf und zwölf Uhr Nachts konnten wir wenigstens in Mainstreet etwas auf und ab bummeln, voll Erstaunen über den großstädtischen Zuschnitt der Stadt. Einige durstige Seelen fühlten sich nicht minder überrascht dadurch, daß in der bierberühmten Stadt keine Stätte aufzufinden ist, wo der deutsche Wanderer in Gemüthlichkeit einen Schoppen trinken konnte. In der Nacht flogen wir gen Chicago weiter. Cleveland am Eriesee war erreicht, als wir am Morgen uns aus unsern Cabinen im Salon zusammengefunden hatten. Leider kamen wir nicht über den Bahnhof hinaus, und Cleveland gilt als eine der anmuthigsten Städte (es hat über 160 000 Einwohner) in den Vereinigten Staaten und liegt auf einem Plateau. Rechts dehnt sich der Eriesee meergleich aus. Weiter ging es durch Ohio, Indiana, die Scenerie wenig abwechselnd, auch nicht stark abweichend von dem, was das Auge bei uns im Hügelland zu sehen gewohnt ist. Toledo wird passirt, dann geht es hinüber zum Michigansee. Es dunkelt schon, als die Gegend immer trister wird, kümmerlich bewachsene Dünen, Sümpfe und Brachland künden an, daß wir uns Chicago, der Königin des Westens, der Rivalin Newyorks nähern. Langsam kriechen wir über das Gewirr von Schienen in den Bahnhof. Eine Anzahl deutscher Herren ist zu unserm Empfange da, und

mit großer Liebenswürdigkeit weisen sie uns zurecht. Die ganze Gesellschaft kehrt in Palmer House ein, ein riesiges, prachtvolles Gebäude, eine wahre Karawanserei, in der allerdings die Gemüthlichkeit des Wirthshauslebens aufhört, und dessen lautes Treiben gegen die vornehme Ruhe von Brunswick Hotel in Newyork absticht. Unten in der Halle war bis Abends spät und heute schon in aller Frühe ein Gedränge von Menschen, die ins Hotel gehören und nicht, und deren Gesumme beständig in das Schreibzimmer dringt. Selbst nach Newyork imponiren die Hauptstraßen von Chicago gewaltig. Die Stadt ist zu einem großen Theile nach dem Brande neugebaut worden, und sie hat dadurch gewonnen. Es ist nach meinem, allerdings noch sehr anfechtbaren, Urtheil mehr Stil in der hiesigen Bauweise, größere Fronten und Linien. Die ungeheuren Magazine verrathen, daß Chicago das Emporium eines großen Theiles des Westens ist, den die gewaltig aufwachsende Stadt mit Allem versorgt. Heute um zehn Uhr werden unsere deutschen Freunde mit uns umherfahren.

Freitag Abend.

Wir haben unsere Rundreise durch Chicago heute Vormittag gemacht und nach dem Essen waren wir wieder einige Stunden unterwegs. Eine Reihe eleganter Equipagen stand zu unserer Verfügung und um das, was wir sehen, uns zu erklären, nahm in jedem Wagen ein in Chicago ansässiger Deutscher bei uns Platz. Palmer House zwischen State und Monroestreet und an der Wabash Avenue ist ein colossaler Bau Unten die Halle gehört der Oeffentlichkeit an, sie ist halb Börse, halb Café, ein Tummelplatz für Neugierige, Müssige und Ge-

schäftsleute. Die ganze Halle ist mit weißem Marmor bekleidet, an Pfeilern und Wänden stehen Polsterstühle und Divans, und diese sind stets besetzt von Zeitung-lesenden Herren. Damen sind nicht in der Menge, aber von hohem Balkone, d. h. vom oberen Stockwerke, schauen sie hinab in das Gewühl. Nach dem Kaffee, der durch sehr substantielle Fleischspeisen unterstützt wird, hat man uns also herumkutschirt durch die breiten mächtigen Straßen. Einen freundlichen, schönen Eindruck machen weder die Straßen, noch die Avenues. Rauch hat die Mauern geschwärzt, das Pflaster ist meist schaurig, aber gewaltig sind die hohen, breiten Gebäude und gewaltig ist das Leben, das in den Straßen pulsirt. Man fühlt instinktiv den mächtigen Aufschwung der Stadt, der Alles mit sich fortreißt, alle Rivalen überflügelt und Chicago zur bestgehaßten Stadt in der Union macht. Wir fuhren durch endlose Straßen, aber aus dem Gewirre entsinnt man sich nur mit Mühe der Einzelheiten. Chicago ist noch eine junge Stadt, denn selbst wenn man davon absieht, daß ein großer Theil derselben erst vor 12 Jahren durch Feuer zerstört und dann wieder aufgebaut ist, so reicht ihre Incorporirung gerade fünfzig Jahre in diesen Tagen zurück. Chicago hat sein fünfzigjähriges Bestehen als Stadt gefeiert. Einer von den Bürgern, welche damals für Incorporirung der Stadt gestimmt hatte, lebt noch. Chicago ist ein gern citirtes Beispiel des fabelhaften Aufschwunges, den amerikanische Städte nehmen. Die Menschen befinden sich in steter Aufregung, sie können dem Fremden die Größe, den mächtigen Fortschritt ihrer Stadt nicht dringlich genug einprägen, und die Wirklichkeit genügt ihnen oft nicht, un-

willkürlich anticipiren sie die Zukunft. Die Einwohnerzahl will man heute schon auf 700 000 anschlagen, obwohl der Census von 1880 eine Viertelmillion weniger nachweist, aber man rechnet, daß die Stadt jährlich um wenigstens 50 000 Einwohner zunimmt, und dann wird dem Census nachgesagt, daß er überall zu niedrige Ziffern angiebt. An Einwohnerzahl läßt Chicago bis jetzt noch Philadelphia den Vorrang, an Bedeutung als Handelsstadt nimmt es aber die erste Stelle nach Newyork in Anspruch. Und diese wird der jungen Riesenstadt auch wohl nicht streitig gemacht werden. Natürlich hatten wir an dem einen Tage nicht Zeit, uns ein Bild von der Handelsgröße der Stadt zu machen, besonders da mehrere Stunden der Umfahrt mit einem Besuche des Southside-Parks verbracht wurden, eines der vielen Parks, deren Chicago sich erfreut und die unter sich durch Boulevards in Verbindung stehen. Die Michigan Avenue gab uns einen Begriff von den Wohnungen der Reichen. Wie man in unseren Residenzen etwa die adelige Herkunft, die Familienbeziehungen, die ererbten Güter zur Charakterisirung der Inhaber von Palästen erwähnt, so wurde uns in Chicago die „line“ genannt, in welcher die Millionen verdient waren, welche den Besitzer zum Bewohner einer dieser Villen gemacht haben.

Die Schweine-, Weizen- oder Holz-„line“ sind besonders die Geschäfte, in welchen hier die ungeheuren Vermögen erworben werden, abgesehen von den Speculationen in städtischem Baugrund. Die Avenue ist eine imposante, breite Fahrbahn, an welcher die Villen und Paläste liegen mit kleinen offenen Vorgärtchen. Das Ganze macht allerdings einen sehr vornehmen Eindruck,

leider ist aber der Blick auf den Michigansee ausgeschlossen. Die Avenue mündet in die Boulevards, welche sich durch die ganze Stadt ziehen und die zahlreichen Parks, die Chicago besitzt, miteinander verbindet. Ich glaube, daß nicht weniger als fünf große Parks im Süden, Westen und Norden der Stadt vorhanden sind. Den schönsten sollten wir noch Nachmittags sehen, den Lincoln-Park, der sich unmittelbar am See erstreckt. Nach einer langen Umfahrt kehrten wir zur Stadt zurück, immer wieder mächtig angezogen von dem Gewühle und Treiben auf den Straßen, in denen das Geschäftsleben sich abspielt. Alles verräth, mit welcher Energie sich Chicago im Kampfe ums Dasein seinen Platz erobert und behauptet. Alle die riesigen Gebäude von fünf, sechs und mehr Stockwerken bekunden die Großartigkeit von Handel und Wandel. Chicago ist nun einmal die Versorgerin des Westens mit den Industrieprodukten des Ostens und Europas, und zugleich sammeln sich hier die Erzeugnisse des Bodens, Weizen, Holz, der Viehzucht. Leider war uns die Zeit viel zu kurz zugemessen, um die großartigen Waarenhäuser, die Stock Yards, die Viehhöfe ꝛc. zu besuchen. Einen Einblick in das Geschäftsleben sollten wir wenigstens haben. Wir wurden zur Börse geführt. Dort fand eine Begrüßung statt. Der wilde Tumult wurde einen Augenblick unterbrochen, als man uns auf eine Art Tribüne führte. Lange dauerte aber die Stille nicht. Herr Villord wurde angeredet, er antwortet, ein anderer Herr sprach, auch Herr v. Bunsen, aber von dem, was sie sagten, hat außer ihnen selbst wohl Niemand etwas gehört. Es war ein übermüthiges Kreischen, Jauchzen und Geschrei der Jünger Merkurs, die uns dadurch schon

ein großes Opfer brachten, daß sie eine Viertelstunde ihr Geschäft unterbrachen. Mit verdoppeltem Gejauchze wurden wir entlassen, und dann begann das Lärmen und Schreien, welches jedem mit der Sache Unbekannten den Eindruck einer Unterhaltung von Tollhäuslern macht, aber in Wirklichkeit die Börsentransaktion bedeutet. Die Notirungen und Umsätze, welche inmitten dieses wahnsinnigen Tobens gemacht werden, sind nach Minuten an allen großen Plätzen Amerikas und Europas bekannt. Die Getreidebörse ist ein sehr vernachlässigtes Gebäude, eine neue ist im Bau.

In Palmer House machen wir die erste Bekanntschaft mit einem ächtamerikanischen Hôtel. Die Bedienung bei Tisch geschieht durch Neger. Es ist eine Legion von schwarzen Kellnern da. Wir speisen nach der Karte, die eine große Auswahl von Gerichten bietet. Man kann sich davon so viele bestellen, wie man will, Alles ist in dem Preise für board and lodging einbegriffen. Wein scheinen die Amerikaner nicht beim Essen zu trinken; wir Deutsche können der Gewohnheit nicht entsagen und bestellen Wein, während die Eingeborenen und Eingeweihten sich mit Eiswasser, Kaffee, Thee, Milch oder — Buttermilch begnügen. Auf heute Abend sieben Uhr werden wir zur Abreise commandirt. Zuvor fahren wir noch einmal durch die Stadt. In Newyork haben wir die Hochbahn, die Elevated Railroad angestaunt; Chicago hat seine durch ein Kabel gezogene Straßenwagen. Diese Einrichtung ist Chicago eigenthümlich und soll sich hier bewähren. Es macht einen eigenthümlichen Eindruck, einen ganzen Zug von Eisenbahnwagen ohne irgend welche sichtbare treibende Kraft fast lautlos durch die

Straßen mit nicht unbedeutender Schnelligkeit dahingleiten zu sehen. Die ziehende Kraft liegt in einem mit seinen Enden zusammengeschweißten Drahtseil von einem Zoll Durchmesser, welches durch eine große stehende Maschine in Bewegung gesetzt wird. Es liegt in einem ausgemauerten Kanal; dieser Kanal ist mit eisernen Platten zugedeckt, die einen Schlitz in der Mitte des Kanals lassen. Das sogenannte endlose Seil wird an der Maschinenstation über ein großes, sich drehendes Rad geleitet und dadurch in Bewegung gesetzt. An dem Leitwagen der Straßenbahn befindet sich nun ein eiserner Zapfen, der durch eine Vorrichtung auseinandergespalten werden kann, so daß er nun eine Art Zange bildet. Diese Zange faßt das Seil und wird mit fortgezogen. Das Seil läuft mit der Geschwindigkeit von acht englischen Meilen in der Stunde, die Schnelligkeit des Fahrens kann aber durch schwächeres oder stärkeres Anklammern der Zange geregelt werden. Das Seil durchläuft eine Strecke von mehr als sechszehn englische Meilen in der Runde. Die Straßenecken überwindet es, indem es über Scheiben geleitet wird. Das System soll sich bewährt haben, aber durch starke Abnutzung des Drahtseils kostspielig werden. Neben dieser Seilbahn befahren unzählige von Pferden und auch von Locomotiven gezogene „Cars“ die Straßen, und daneben fluthet noch ein riesiger Wagenverkehr. In den größten Verkehrsadern sind die Häuser von oben bis unten mit Firmenschildern, mit Anpreisungen, mit Bildern, Alles in Gold und schreienden Farben, bedeckt. Und wie viele deutsche Namen sieht man auf den Schildern prangen! Nach dem letzten Census sollen ja auch 70000 aus Deutschland eingewanderte

Deutsche hier leben. Wahrscheinlich ist die Zahl seitdem noch beträchtlich gestiegen, und rechnet man auch nur die erste Generation hier von deutschen Eltern geborener Kinder hinzu, so wohnen in Chicago viel über 100 000 deutschredende Einwohner; vielleicht kann man sie auf 150 000 veranschlagen.

Man kann selbst bei einem ganz flüchtigen Besuche sich der Frage nicht entschlagen, warum Chicago gerade hier hat entstehen müssen. Der Grund, auf dem es erbaut ist, lag ursprünglich nur 7 Fuß über dem Spiegel des Sees, war stellenweise ein Sumpf, und man hat, um manchem Uebelstande abzuhelfen, sich entschließen müssen, nicht nur die Straßen zu erhöhen, sondern auch sämmtliche Häuser in die Höhe zu schrauben, so daß die Stadt jetzt 14 Fuß über dem See liegt. Der Chicago River, welcher in zwei mehrfach getheilten Armen, dem North und South River, durch das Terrain von Chicago fließt und sich in den Michigansee ergießt, mag die erste Veranlassung zur Ansiedlung gewesen sein, und da die Stelle am See einen vorzüglichen Hafen bot, so läßt sich der Ursprung des Orts erklären. Seine Größe, sein Wachsthum verdankt Chicago unzweifelhaft der Thätigkeit seiner Bewohner. Als das große Feuer von 1871 einen großen Theil der Stadt in Asche legte, entstand sie phönixgleich, schöner und großartiger mit Hülfe des Capitals, das der Osten vorstreckte. Nach wenigen Jahren war der Schlag überwunden und der Handel vergrößerte sich in steigender Progression.

Vieles mußten wir ungesehen lassen, als wir von Chicago Abschied nahmen und uns auf dem prachtvollen Chicago und Northwestern Passagierbahnhof wieder auf

unsern „Cars“ einschifften. Den Deutschen Chicagos, welche so liebenswürdig beeifert waren, uns den Aufenthalt in ihrer neuen Heimath angenehm und lehrreich zu machen, gebührt unser aufrichtiger Dank. In einem Biergarten in der Nähe des Lincoln-Parks waren wir noch einige Augenblicke mit Landsleuten zusammen gewesen. Dort hatten wir auch Raster gesehen, einen der hervorragendsten deutschen Publicisten Amerikas, den Herausgeber der Illionois Staatszeitung. Raster war eben aus Deutschland zurückgekehrt und leider nicht unser Reisegefährte auf dem Zuge nach dem Nordwesten.

Am Lake Minnetonka.

Hotel Lafayette, Sonntag, 2. September.

Ist schon etwas Aehnliches dagewesen wie unser Zug zum fernen Westen, in alter oder neuer Zeit? Heute erst ist die ganze Schaar zusammen, die auf Einladung der Northern Pacific Railroad Company durch Herrn Villard sich eingefunden hat, um Tausende von Meilen vom Atlantischen Ocean westwärts zu ziehen und an der Feier der Vollendung jener Northern Pacific-Bahn Theil zu nehmen, die einen neuen Schienenweg zwischen dem Stillen und Atlantischen Ocean, von Portland, Oregon, über St. Paul, Chicago nach Newyork herstellen und ungeheure Strecken Landes erschließen soll. Wie groß die Schaar ist, welche morgen, Montag, 3. September, Abend von hier aufbrechen wird, weiß ich noch nicht, wahrscheinlich indeß nahe an dreihundert. Und wir alle reisen mit allem erdenklichen Comfort; wenn wir die Beschränktheit des Raumes abrechnen, mit dem Comfort, den ein Newyorker Hotel bietet. Mit eilf Wagen kam die deutsche Partie an. Ich habe Ihnen schon gesagt, daß die berühmten Palace Cars Pullman's, die Schlafwagen ꝛc. nur als eine zweite Classe der Beförderung gelten, daß die, welche in den Directionswagen fahren, ihren minderbegünstigten Reisegenossen ihr Mitgefühl nicht

versagen. Wir verfügen über einen Salon, in welchem sechs oder acht Menschen, ohne sich gegenseitig zu geniren, sich bequem aufhalten können, über ein Wohnzimmer, das Abends zum Schlafzimmer wird; wir haben ein Waschzimmer, Ankleidezimmer, Küche und Keller auf dem Wagen, und was Küche und Keller zu leisten vermögen, ist unglaublich. Nun, die nächste Zeit wird der Eisenbahnwagen ausschließlich unser Domicil sein. Heute haben wir einen freien Tag, können herumstreifen. Wir sind froh wie die Jungen, die einen Ferientag haben.

Wo Lake Minnetonka liegt, werden Sie schwerlich wissen, und wenn Sie von dem See Minnetonka niemals gehört haben, ehe unser Reiseprogramm den Namen an Ihr Ohr brachte, so brauchen Sie sich wegen der Mangelhaftigkeit Ihrer geographischen Kenntnisse keine Vorwürfe zu machen. Weder Appleton, der amerikanische Bädecker, noch das „Guidebook for Englishmen" erwähnen Lake Minnetonka und Hotel Lafayette, obwohl letzteres den Anspruch macht, nur einen Rivalen unter den unzähligen Hotels, welche den Amerikanern als Sommerfrische dienen, zu haben. Lake Minnetonka und Hotel Lafayette werden von heute ab berühmt sein, denn es sammelt sich hier eine Gesellschaft, welche die Augen der Vereinigten Staaten auf sich zieht, und morgen Abend sollen hier bei dem Bankett, zu welchem der Mayor und der Stadtrath von St. Paul einladen, Reden gehalten werden, die im ganzen Lande Widerhall finden werden. Der Expräsident Grant ist heute Morgen angekommen und mit ihm ein Schwarm von Politikern aller Art, derzeitige und gewesene Senatoren, Gesandte, Gouverneure, Congreßmitglieder ꝛc.; kurz: Hotel Lafayette ist augen-

blicklich ein Brennpunkt amerikanischen Lebens, und dazu kommt noch die internationale Vermischung. Die Engländer mit ihren politischen Notabilitäten aus beiden Häusern des Parlaments, hervorragenden wissenschaftlichen und commerciellen Größen. Unsere deutsche Gesellschaft hat sich in Chicago durch die Herren Lasker, Adolf Meier aus St. Louis, den deutschen Generalconsul Feigel, den ehemaligen Gesandten der Vereinigten Staaten in Madrid, Mr. Körner, durch die Vertreter der deutschen Presse aus Chicago, Milwaukee und St. Paul verstärkt. Morgen wird die „Villard Party“ bei den Feiern in St. Paul und Minneapolis in ihrer Gesammtheit auftreten. Beide Städte rüsten sich, das Ereigniß der Eröffnung der Bahn zu feiern. Es wird ein Feiertag sein, die Läden bleiben geschlossen. Schon daraus mögen Sie sehen, welcher Werth hier auf die Vollendung der Bahn gelegt wird; daß sich ein so großes Contingent bedeutender amerikanischer Politiker dazu einfindet, die trotz allen Comforts doch immer langwierige Fahrt mitzumachen, muß als ein Beweis gelten, daß die Bedeutung des Ereignisses nicht localer Art ist. Um Ihnen nun endlich zu verrathen, wo der See Minnetonka liegt, so ersehen Sie aus der Karte in Stielers Atlas, daß er zwölf englische Meilen von Minneapolis liegt, in einer halben Stunde Fahrt von der Stadt erreicht wird. Die Ufer steigen sanft an, der See ist von Wald und Kornfeldern eingeschlossen. Dampfböte machen Lustfahrten auf ihm. Hotel Lafayette ist ein riesiges Gebäude, luftig aus Holz aufgeführt, einfach, sauber und ohne Luxus ausgestattet, mit ungeheuren bedeckten Terrassen, Salons von großer Ausdehnung. Es erinnert etwas an einen

Festsitbau für ein Schützen- oder Sängerfest, und das Treiben heute entsprach dem. Wir sind, einige kleine Unpäßlichkeiten abgerechnet, die der Sommerhitze Erbtheil sind, gestern, Sonnabend, 1. September, Abend wohlbehalten hier eingetroffen und geistig mehr angeregt als ermüdet durch das, was wir gesehen haben.

Und was haben wir gesehen! Wir realisiren kaum die Thatsache, daß knapp eine Woche verflossen ist, seitdem die „Elbe" uns auf amerikanischem Boden landete, daß erst zwei und eine halbe Woche verflossen sind seit der Abfahrt von der Heimath. Die Fülle und der Wechsel der Eindrücke dehnen die Zeit zu einer unabschätzbaren Länge aus. Newyork ist kaum mehr als ein Traumbild in unserer Vorstellung geblieben. Nur der eine Sonnabend Nachmittag, die ersten sechs Stunden nach unserer Ankunft haben eigentlich Newyork gehört. Man fuhr uns durch die fünfte Avenue, über den Broadway, nach dem unteren Theile der Stadt, nach Wallstreet, dann zu dem Mills Building, wo die Northern Pacific Railroad ihre Bureaux hat. Hier stiegen wir auf das Dach des Gebäudes und hatten eine Uebersicht über einen großen Theil der Stadt. Da draußen hinaus südwärts lag die unvergleichliche innere Bucht von Newyork mit ihrer schmalen Ausgangspforte ins Meer, links der East River, vor demselben Governors Island, rechts der Hudson. Ein Panorama, in welches man sich stundenlang versenken möchte, zu dem uns aber nur Minuten gegönnt wurden. Darauf weiter zur Hängebrücke, welche Newyork mit Brooklyn verbindet. Wir fuhren hinüber und gingen zurück. Eine Beschreibung mit Zahlenangaben werden Sie mir erlassen. Sie haben ja bei der Eröff-



nung das Nöthige darüber erfahren. Zudem werden Zahlenangaben nur Wenigen ein Bild dieses Baues zu geben vermögen, der entschieden zu den Wundern der neuen Welt gehört. Die graciöse Leichtigkeit, mit welcher sich die Hängebrücke, ich glaube 160 Fuß hoch, über den East River schwingt, fesselt den Blick, so oft er sich dorthin wendet. Sie ist für Fußgänger und Fuhrwerk, und Tramways sollen durch ein Seil hinübergezogen werden. Die Brücke ist zugleich eine der anziehendsten Promenaden. Ein Gang in dieser luftigen Höhe mit dem Blicke wieder auf die Bai hinaus, nach der anderen Seite, dem East River aufwärts, über das Häusermeer der Stadt ist eine der Erinnerungen, die nicht verlöschen werden. Die Hängebrücke und der gewaltige Verkehr in den Straßen und auf dem Flusse werden dem Fremden zunächst den mächtigsten Eindruck machen. Was von Menschen auf Fuhrwerken, in Straßen- und Eisen-Bahnen in unablässigem Strome hin- und hergeworfen wird, erfüllt immer wieder mit Erstaunen. Es ist möglich, daß in London der Straßenverkehr noch größer, in Berlin, Paris, Konstantinopel nicht viel geringer ist, aber in dem Flußverkehr steht Newyork gewiß einzig da. Die mächtigen Ferryböte, welche ununterbrochen hin- und herschießen, die Flußdampfer, der ungeheure Seeschifffahrtsverkehr — Alles zusammen giebt ein Bild eines gewaltigen Treibens auf dem Elemente, das die „Empire City" so reichlich umspült und dem sie seine Größe verdankt. Um sich zu verdeutlichen, um sich näher zu bringen was man sieht, vergleicht man, so oft man sich auch sagt, daß ein Vergleichen unzulässig ist. Sollte ich sagen, was mir bei Newyork als ein Mangel erschienen ist, so ist es

das Fehlen großer Linien. An der Wasserseite löst sich Alles in Details auf. Die Einschnitte ins Land oder vielmehr Ausbauten ins Wasser, welche die Docks bilden, reihen sich einer an den andern, bis in eine kaum absehbare Ferne, aber sie zusammen geben doch nicht so unmittelbar eine Vorstellung der ungeheuren Größe des Verkehrs. Man sieht nicht lange Schiffslinien, keinen endlosen Mastenwald. Aehnlich geht es mir mit den Plätzen und Straßen, die ich gesehen habe. Die Straßen sind zwar alle gerade und alle endlos lang, aber es ist doch nur ein gewisses Maß, das Eindruck machen kann, und die Straßen könnten um Vieles kürzer sein, als sie sind, ohne daß der Eindruck ein anderer würde. Dagegen vermißt man namentlich in den Hauptstraßen imponirende Façadenlinien; die einzelnen Gebäude, selbst die größten, verlieren sich in der Länge der Straßen. Prachtvoll sind die Läden, und die Neigung zu schreienden Farben bei deren Ausstattung macht das Bild lebendig. Weiter unten in der Stadt ist auch das Gedränge der Fußgänger groß. Alles schiebt mit einer gewissen wiegenden Bewegung vorwärts. Ich hätte eine größere Hast in der Fortbewegung erwartet. Mir schien eine auffallende Besonnenheit im Gange zu liegen. Der Verkehr regelt sich mit einer merkwürdigen Ruhe und Leichtigkeit. Weniges hat mir so sehr imponirt, wie die Haltung der Menge, welche zu Fuß oder im Wagen oder zu Schiff sich hin- und herbewegt. Mit selbstbewußter Ruhe folgt jeder seinem Weg und wenn die Ferryböte zu Hunderten plötzlich ihre Passagiere aufs Land werfen, der Knäuel entwirrt sich ohne Stoßen und Drängen. Nirgends Lärm, Gezänk in der Menge und nirgends

Polizei. Von dieser wird man nur an den Kreuzungspunkten des Wagenverkehrs etwas gewahr. Daß Monumente historischer Erinnerungen selten oder eigentlich gar nicht in Newyork zu suchen sind, ist selbstverständlich, was an derartigen Dingen zu sehen ist, bedeutet nicht viel. Auch die Architektur hat nicht gerade besondere Triumphe in Newyork gefeiert. Man hat wohl das Gefühl, daß die Bauten viel Geld gekostet haben, aber der Geschmack ist nicht immer mit Geld zu erkaufen.

Am Sonnabend Abend sollten wir dann die Hospitalität der Northern Pacific noch einmal genießen. Im Union League Club, einem der ersten Newyorks, wurde uns ein Diner gegeben, welches uns zugleich einen Begriff beibringen konnte von den Leistungen der Newyorker Küche. Newyork wird von Kennern als der Platz gerühmt, wo man am besten speist, und nach den Erfahrungen jenes Abends will ich mich hüten, zu widersprechen. Das Diner war vorzüglich, mannichfaltig und mit Feinheit zubereitet, sein Fehler war die Ausdehnung. Wir hatten acht combinirte Gänge bis zum Dessert, was doch die Grenze der Genußfähigkeit überschreitet; die Weine waren tadellos. Ein hervorstechender Zug im Schmuck der Tafel war die Fülle prachtvoller Blumen, die das Zimmer mit Wohlgeruch erfüllten. Zum ersten Male hatten wir schwarze Bedienung. Die Leute sind willig, aber in steter Unruhe und wie ich seitdem gefunden, nicht genau im Dienste. Das Diner sollte ohne Toaste verlaufen, aber eine zufällige Veranlassung öffnete die Schleusen der Beredtsamkeit und zum Schlusse hatten wir die Freude, auch Karl Schurz noch das Wort ergreifen zu hören. Der Union League Club ist, wie gesagt, einer der vor-

nehmsten Newyorks, seine Ausstattung daher kostspielig und was den Comfort anbetrifft, so werden alle Anforderungen erfüllt sein. Es herrscht aber zur Zeit in Newyork in der Ausschmückung eine Richtung, die uns befremdet, eine Vorliebe für das Bizarre, die wir nicht verstehen. Schon im Hotel „Brunswick", welches in den Vereinigten Staaten nicht übertroffen werden soll, hatte uns die Eigenthümlichkeit der Decorationen in Erstaunen versetzt und im Union League Club steigerte sich der Eindruck.

Sonntag war für eine Ausfahrt auf dem Hudson bestimmt. Ein eigenes Dampfboot, das die deutsche Flagge am Bug führte, nahm die Gesellschaft auf. Ein Musikcorps begrüßte sie mit heimischen Weisen. Die Gesellschaft war die alte wohlbekannte, um einige Newyorker Herren vermehrt, welchen wir manche Auskunft verdanken konnten. Noch eine Zeit lang fuhren wir zwischen Docks zu beiden Seiten, dann traten auf der rechten Seite des Flusses die natürlichen Uferlinien hervor, am linken Ufer erstreckt sich Newyork noch eine Weile hinauf; die Auslegung der Straßen zeigt, mit welcher Gewißheit man der weiteren Ausdehnung entgegensieht. Bekanntlich ist der Stadtplan Newyorks im Princip sehr einfach. Die vom East River und vom Hudson eingeschlossene Landzunge ist in der Ausdehnung von Nord nach Süd durch zwölf Avenues getheilt und diese werden im rechten Winkel durch Straßen durchschnitten, die mit Ziffern bezeichnet werden. Für die hundert und so vielste Straße ist bereits die Absteckung besorgt. Dann geht es ins Ländliche über. „Den amerikanischen Rhein" hat man so oft den Hudson genannt, aber nur die Noth

kann den Vergleich rechtfertigen. Man thut beiden Strömen damit Unrecht, denn jedem fehlt das Charakteristische des anderen. Der Hudson ist mehr ein von Bergen eingeschlossener Meerarm, denn ein Fluß. An fünfundsiebzig englische Meilen dringt die Fluth aufwärts. Er hat eine Tiefe, daß die größten Dampfer bis Newburgh, noch über Westpoint, hinaufgehen könnten, und während der Rhein bis zum Eintritt in die Ebene durch seinen energischen Stromfall den Charakter eines aus den Bergen kommenden Flusses bewahrt, bedingt Fluth und Ebbe die Strömung im Hudson weit hinauf. Dieser erweitert sich mehrere Male zu einer seeähnlichen Breite, die bergigen Ufer haben weite mit Wald bedeckte Vorlande und die Formation der Höhen an seinem Rande ist mächtiger als am Rhein. Dieser hat seine mittelalterlichen Erinnerungen, die Burgen und Städte und rauscht immer lebendig in einer Richtung dahin. Die Fahrt war prächtig, vom herrlichsten Wetter begünstigt. Sie ging bis Newburgh, einer blühenden Handelsstadt. Auf der Rückkehr hatten wir Gelegenheit, der Militärakademie von Westpoint einen Besuch zu machen. Diese Akademie, welche die Offiziere für die Vereinigten Staaten ausbildet, und zwar Offiziere aller Waffengattungen, ist herrlich gelegen. Etwa 250 Zöglinge finden dort auf Staatskosten ihre Erziehung. Ein von alten Bäumen umschlossenes Plateau bildet den Exerzierplatz, wo augenblicklich ein Uebungslager aufgeschlagen war. Die Offiziersaspiranten waren in weiße Leinwand gekleidet und trugen einen Filzhelm mit Messingbeschlag. Es war schwer, sich von diesem anziehenden Punkte zu trennen, um nach Newyork zurückzukehren.

Hotel Lafayette, Montag früh.

Immer noch im Hotel Lafayette am Minnetonkasee, könnte ich sagen, denn einen ganzen, lieben langen Tag an einem Ort auszuharren mit einer Unterbrechung von höchstens einer zweistündigen Dampfschifffahrt ist etwas Ungewöhnliches. Aber ich habe zwei Nächte gut im Hotel Lafayette geschlafen, und da ist es doch nur eine Pflicht der Dankbarkeit, daß ich Ihnen noch etwas von Minnetonka und seinem Hotel erzähle. Die Erinnerung hat mich gestern weit von hier weggeführt. Ich habe nun im Office eine kleine Schrift über Minnetonka mir rechtmäßig angeeignet, und ich könnte also mehr davon erzählen, als Ihnen wahrscheinlich lieb ist. Ich will Sie aber mit den poetischen Ergüssen in Prosa verschonen, und, um Ihnen einen nicht so ganz fern liegenden Vergleich an die Hand zu geben, verrathen, daß unsere Berliner sich erdreisten, zwischen ihren Havelseen und Lake Minnetonka eine große Aehnlichkeit zu finden. Und unser begeisterter Führer behauptet doch, daß Minnetonka im ganzen, großen Nordwesten ohne Gleichen und ohne Nebenbuhler dasteht. „So weit und fern sein Ruf gedrungen ist, so kann kein Zauber eines Künstlerpinsels, können keine noch so sinnreich verschlungene Worte aus eines Schriftstellers Feder eine richtige Vorstellung von seinen mannichfachen Reizen geben.“ Die Richtigkeit dieser Behauptung will ich nicht durch die That zu widerlegen suchen, aber zugeben will ich, daß Lake Minnetonka recht anmuthig ist, wenn er auch auf der Karte sich seltsam ausnimmt. Es hat so viele Buchten und Busen, Inseln und Halbinseln, Meerengen und Landengen, daß ein ganzer Erdtheil damit ausstaffirt werden könnte. Die

Ufer sind hübsch bewaldet, Hotels und Villen in den Buchten, halb von Bäumen versteckt, sprechen uns einladend an. Der See gehört zu den unzähligen Wasserflächen, welche die sogenannten Seeregionen von Minnesota bedecken. Auf einer der Inseln haben die Deutschen aus St. Paul sich ein gemüthliches Plätzchen geschaffen, wo sie fern vom Getümmel der Welt ein gutes Glas trinken können. St. Paul und Minneapolis sind nicht weit von hier, und Hotel Lafayette und die andern Hotels am See werden daher von dort viel besucht. Unser Hotel ist in wahrhaft amerikanischen Dimensionen ausgeführt, und es wächst noch von Saison zu Saison. Es ist 700 Fuß lang, 100 Fuß tief; vier Stockwerke sind aufeinander gethürmt, und um den riesigen Bau, der im sogenannten Queen Ann's-Style aufgeführt ist, läuft eine bedeckte Veranda. Im Erdgeschoß ist ein weiter Eßsaal links, und rechts gelangt man zum Parlor, dem Konversationssaal. In den oberen Stockwerken läuft durch die Mitte des Baues ein breiter Gang, und zu beiden Seiten liegen die Zimmer. Das ganze Gebäude ist, wie erwähnt, von Holz. Die Wände sind mit Gyps abgeputzt und nicht angestrichen. Das Mobiliar ist einfach und nett, die Betten, wie überall, vortrefflich. Bei heiterem Sonnenscheine und warmen Wetter macht Hotel Lafayette einen sommerlich freundlichen Eindruck. Ich weiß nicht wie viel hundert Menschen hier Unterkommen finden können, unsere Billardpartie hat aber neben den anderen Gästen hier ihren Aufenthalt gehabt. Gestern ist ein Verzeichniß sämmtlicher Gäste, deutscher, englischer und amerikanischer Nationen, derer so vom Westen, wie vom Osten kommen, ausgegeben. Es ist wohl keine ganz korrekte Prä-

sensliste, da dieser und jener im letzten Augenblicke noch abgelehnt hat, aber im Ganzen kann man doch übersehen, mit wem man jetzt zu einer Gesellschaft gehört. Es wird auch Sie interessiren, die Völker und Namen kennen zu lernen, die gastlich hier zusammen kamen. Also zuerst Minister und Gesandte. Da ist der Sekretär des Departement des Innern, Mr. Teller, der amerikanische Minister des Innern, der wie alle höhere Beamte in diesem republikanischen Gemeinwesen durch den Titel Honorable ausgezeichnet wird. An Gesandten führen wir unsern deutschen Gesandten, Herrn v. Eisendecher und seine Gemahlin, den englischen, Mr. West, und dessen Tochter, den österreichischen Geschäftsträger Graf Lippe-Weißenfeldt, die Gesandten Schweden-Norwegens und Dänemarks, die Grafen Bildt und Bille mit uns. Zu den distinguirten Personen gehören ferner der Expräsident Grant, der ehemalige Staatssekretär Evarts, eine Anzahl Herren, welche im Kriege als Generäle in der Armee gedient haben, den Titel noch führen, aber sich den friedlichen Beschäftigungen zugewandt haben. Da ist z. B. General Anderson, der Oberingenieur der Nord-Pacific-Bahn, General Baker, Eisenbahncommissar des Staates Minnesota, General Fairchild, General Haupt, General-Direktor der Nord-Pacific-Bahn, General Hazen, Vicepräsident im Generalpostamt, General Macferly aus dem Kriegsdepartement, die Generale Tracy, Warner, Caß u. A., ferner die Direktoren der Nord-Pacific-Bahn, wie die Herrn Fred. Billings, Cheney Bullitt, Harris u. A.; Direktoren befreundeter und benachbarter Bahnen, eine Anzahl Herren aus den Ministerien in Washington, die Gouverneure der Staaten, durch welche wir fuhren, wie

Rusk, der Gouverneur von Wiskonsin, und Hubbard, der Gouverneur von Minnesota, Ordway, Gouverneur von Dacota u. A. Die Finanzwelt glänzt im Verzeichnisse durch mehrere Namen. Die leitenden Beamten der Bahn fahren natürlich mit uns, sodann stellt die Presse ein erhebliches Contingent. Von den anderen Namen dürfte Sie interessiren die Herren Deuster, Congreßmitglied aus Milwauke, Pullman, der Besitzer der großen Fabrik von Eisenbahnwagen, Schneider, Präsident der National-Bank in Chicago, Fred. Kühne von Newyork, in Mr. Coleman vom Milwaukee Herald müssen Sie einen Bremer entdecken, wenn Sie den Namen nur richtig schreiben, O. v. Mohl, deutscher Consul aus Cincinnati. Im Ganzen umfaßt diese Kategorie der Amerikaner (auch Deutschamerikaner) aus dem Osten ungefähr 180. Die Namen der deutschen Gäste brauche ich Ihnen nicht zu wiederholen. Die Engländer sind etwa gleich stark wie die Deutschen. Sie sind mit der „Gallia" von Liverpool gekommen. Oberhaus und Unterhaus ist unter ihnen vertreten. Ersteres durch die Lords Carrington und Onslow, letzteres durch die Herren St. John Brodrick, Grey, Davey, Hon. Charles Russell, James Bryce, Henry Edwards, John Holms, Norwood u. A. Die Richterbank ist vertreten durch den Right Hon. Sir James Hannen, Präsident of the Probate Divorce and Admiralty Division of the High Court of Justice, den Lord Justice Sir Charles Bowen, Sir A. Hobhouse. Mit dem Historiker Brice und dem Dr. Burchardt, einem Deutschen aus Manchester, knüpfen sich die ersten Beziehungen an. Sonst halten sich die Nationalitäten noch etwas getrennt. Es sind bis jetzt nur Einzelne, welche

überall Anknüpfungspunkte gefunden haben. Uebrigens nützen Vorstellungen kaum etwas, da es fast unmöglich ist, Namen und Persönlichkeiten sich einzuprägen, denn zu den „Gästen" der Northern Pacific müssen Sie noch die Herren aus St. Paul, Minneapolis und anderen Städten hinzufügen, welche hier sind, um sich unserer anzunehmen.

Sie wissen, daß wir Chicago am Freitag Abend verlassen haben. Von dem, was während der Nacht an uns vorbeigesaust ist, läßt sich Nichts berichten. Wir wissen nur, daß wir an Madison, der Hauptstadt von Wisconsin vorbeigekommen sind, denn am nächsten Morgen gingen Körbchen mit zierlichen Sträußen von Hand zu Hand, die uns von den Deutschen in Madison verehrt waren. Es hatte sich eine Schaar Landsleute am Bahnhofe eingefunden, um uns zu begrüßen bei der Durchfahrt, indeß hatte die tiefe Nacht die liebenswürdige Absicht vereitelt. Wir bedankten uns telegraphisch. Meine Erinnerung vom Sonnabend früh beginnt mit Eau Claire, das ein überraschendes Bild bot. Die Stadt liegt an zwei Flüssen, am Chippewa und am Eau Claire, sie zeigt Kirchen in Menge; und ungeheure Massen aufgestapelten Holzes und von Fabrikaten aus Holz sagen, daß Eau Claire in der Nähe großer Wälder liegt und der Holzindustrie sein Aufblühen verdankt. Auch die Gegend ist anmuthig. Aber ehe man noch Zeit gehabt, nach Diesem und Jenem zu fragen, eilen wir weiter. Wir haben dreiviertel unseres Weges von Chicago bis St. Paul zurückgelegt und wir sind noch etwa hundert englische Meilen von dem Ziele. Bald, eben nachdem wir Hudson passirt, kommen wir über den Lake

St. Croix und sind in Minnesota, dessen Hauptstadt St. Paul ist. Als wir gestern Morgen in St. Paul ausstiegen, überkam mich einen Augenblick eine Art von Heimweh. Es wurde mir plötzlich klar, wie ungeheuer weit ich von Haus sei. St. Paul war in meiner Phantasie die Ultima Thule des Nordwestens der Vereinigten Staaten, eine letzte Zufluchtsstätte für Existenzen, die keinen sichern Boden gefunden hatten. Jetzt stand ich im Bahnhofe von St. Paul, umwogt von einer Menge Menschen, die uns mit Interesse betrachteten. In dieser Menge suchte ich nach einem bekannten Gesichte. Persönlich kannte allerdings ich, soviel mir bewußt war, dort Niemand, aber ich hatte die Gewißheit, daß Landsleute in St. Paul lebten, die von mir wußten, und ich hoffte auf eine Erkennungsscene. Indeß sie kam nicht, und ich hatte auch bald keine Zeit mehr zum Grübeln. Nach einer kurzen Begrüßung wurden wir an die Wagen geführt, wieder Gespanne, die uns Bewunderung abnöthigten. Ein Bürger St. Pauls setzte sich zu uns, um den Cicerone zu machen. Bald waren meine Vorstellungen von St. Paul berichtigt. Die Stadt ist so frisch aufstrebend, noch unfertig. Zwischen stolzen Gebäuden werden Hügel abgetragen, um das Terrain zu ebnen. Unser erster Besuch gilt der Verwaltung der Northern Pacific in ihrem neuen, eben fertig gewordenen Hause, das mit den Feldfrüchten des Landes und mit einer interessanten Sammlung von den Thieren des Waldes und des Feldes decorirt ist. Dann führt man uns spazieren durch die Stadt kreuz und quer und weit hinaus. Man schenkt uns Nichts. St. Paul ist bereits in festlicher Aufregung. Ueberall Flaggen und Fähnchen, Kränze, Tri-

umphbögen, aber man merkt überall, wie geschäftsthätig die Stadt ist. Die Vorstädte erfreuen uns durch das frische Grün des Rasens und die schönen Eichbäume in den Gärten. In der Stadt wird uns ein Luncheon in einem Restaurant geboten und die Gelegenheit brachte verschiedene Tischreden mit sich. Dr. Wolff von der deutschen „Volkszeitung" begrüßt uns, Herr Villard sprach sich über die Bedeutung der Northern Pacific-Bahn aus und betonte, daß es ihm eine Freude sei, daß er, ein Deutscher, das große Werk zu vollenden berufen gewesen sei, Dr. Schleiden brachte der gastlichen Stadt St. Paul ein Hoch, die er vor fast einem Vierteljahrhundert bereits als einen kleinen, aber zukunftsreichen Ort kennen gelernt habe. Nachmittags machten wir dann Minneapolis unsern Besuch. Wir wurden gleich freundlich dort aufgenommen. Die beiden Städte, deren äußerste Stadtgrenzen nur wenige Meilen von einander entfernt sind, haben viel Gemeinsames, und wohl gerade deßhalb ist die Eifersucht so groß zwischen ihnen. Minneapolis ist noch ungleich rascher aufgewachsen als St. Paul. Es hat eine Quelle des Reichthums, welche der Schwesterstadt fehlt, nämlich die Wasserkraft, welche die sogenannte St. Anthonyfälle des Mississippi ihr gewähren. Der Strom stürzt hier 60 Fuß herunter, und diese von der Natur geschenkte, treibende Kraft wird mit aller Energie ausgebeutet. Minneapolis ist nicht weniger volkreich als St. Paul, die Straßen sind gerade und breit, noch ungleich in den Bauten, aber alles sprüht Leben. Drei Brücken führen über den Strom und ein mächtiger Viadukt über den Mississippi ist im Entstehen, Quais und andere Anlagen sind für den Handel erbaut worden.

Groß ist die Mühlenindustrie in Minneapolis, die Wasserkraft der St. Anthonyfälle treibt Dutzende von Mühlen und darunter mehrere, die ihres Gleichen schwerlich in der Welt haben. Die Wasserfälle werden übrigens als ein kostbares Gut gehütet. Herumliegende Felstrümmer im Flusse zeigen, daß derselbe seine Kraft auch an seinem Bett ausübt, d. h. den Abhang, über welchen er hinabzustürzen gezwungen ist, zertrümmert, so daß der Fall sich immer mehr stromaufwärts zu verlegen droht. Um dies zu verhindern, ist der Abhang und der Boden des Flußbettes mit einer starken Bretterwand bekleidet, über welche das Wasser nun ruhig hinabgleitet. Eine der großen Mühlen, die von Pilsbury, wurde uns in allen Details gezeigt, vom Keller an, in den in einem Canal ein Strahl des Falles hineingeleitet ist, welcher nun mit 2500 Pferdekräften Stärke die ungeheuren Schwungräder umdreht, von denen dann die Bewegung allen übrigen Maschinentheilen mitgetheilt wird. Der Mühlstein ist in dieser Mühle verdrängt, ein Stahlcylinder oder vielmehr hunderte solcher Cylinder mit verschiedenartig rauher Oberfläche besorgen das Zermalmen des Weizens. Fast Alles geschieht durch mechanische Kraft, Menschenhände regeln nur oder helfen nach. Wie gesagt, der Weizen wird durch hunderte und mehr wenn ich sagen soll, Büchsen getrieben und innerhalb dieser Büchsen wird er immer feiner und feiner zerrieben. In großen Behältern fließt das Mehl dann zusammen und aus diesen geht es in Säcke und Fässer über. Das Zusammennähen der Säcke, das Zuklopfen der Fässer besorgen Menschen. Sie arbeiten mit einer fieberhaften Anstrengung, als ob sie mit der gewaltigen Elementarkraft

gleichen Schritt halten wollten. Ich glaube nicht, daß man bei uns zu Hause so mit gleicher Aufbietung aller Kraft arbeitet. Wir stiegen von Stockwerk zu Stockwerk hinauf, bis wir schließlich oben auf dem flachen Dache standen und von oben einen Ueberblick über Stadt und Land hatten. In der Ferne zeigte man uns Thürme von St. Paul. Die Pilsbury Mill liefert 5000 Barrels Mehl in einem Tage und sie hat Rivalen auf der andern Seite des Flusses. Auch in Minneapolis herrschte Festvorbereitung und reges, bewegtes Leben; namentlich fiel die Menge der Fuhrwerke auf. In diesem Lande großer Entfernungen ist das Fahren eine Nothwendigkeit, und Jedermann scheint es zu verstehen, und Wagen und Pferde sind vortrefflich. Wie durch St. Paul, machten wir durch Minneapolis eine weite Rundfahrt. Die Vorstädte mit ihren prächtigen Villen, wohlgepflegten Gärten geben auch hier Zeugniß von der Wohlhabenheit der Einwohner. Armuth sieht man nirgends. Den Beschluß der Rundfahrt machte ein Essen, zu welchem in zuvorkommender Weise die deutschen Gäste der Hon. W. D. Washburn eingeladen hatte. Das Mittagsessen trug den Charakter eines Luncheon. Wir speisten aus der Hand, meist kalte Küche, nachdem wir uns den Damen vorgestellt hatten. Die Washburns sind eng mit Minneapolis Schicksal verknüpft. Die Villa war nicht groß, aber allerliebst eingerichtet. Eine schloßartige Wohnung, die sich Herr Washburn erbauen läßt, nähert sich der Vollendung.

Der Abend war schon hereingebrochen, als wir endlich in unser Nachtquartier nach Hotel Lafayette, am See Minnetonka kamen.

Am Montag Abend.

Das war ein Tag! Heute Morgen großes Fest in St. Paul, Mittags in Minneapolis, Abends Bankett im Lafayette Hotel und Nachts 1 Uhr geht es weiter nach dem Westen. Präsident Arthur und Expräsident Grant, verschiedene Minister und hervorragende Staatsbeamte, gehörten heute der Villard Partie an. Die beiden jungen Städte St. Paul und Minneapolis wollten heute der Welt zeigen, was sie commerciell und industriell zu leisten vermögen, und sie haben wirklich Alle, welche den interessanten Umzügen zugesehen haben, mit Erstaunen erfüllt. Man hat in Europa schwerlich eine Ahnung davon, was diese Städte des fernen Westens, die beide am Mississippi gelegen, nur wenige Meilen von einander entfernt in ihrem wahrhaft reckenhaften Wachsthum in wenigen Jahren geworden sind. Sie sind ungefähr von gleicher Größe, beide zählen um 90000 Einwohner, sie rivalisiren in vielen Punkten. St. Paul hat den Vortheil, sich das größere Handelsgeschäft gesichert zu haben, Minneapolis hat durch die Benutzung der Fälle, welche der Mississippi dort bildet, für manchen Betrieb einen Vortheil. Beide sind wunderbar in die Höhe gegangen. Hotels, Waarenhäuser, Fabrikgebäude sind in wenigen Jahren entstanden, welche jeder Stadt ein bedeutendes Relief geben würden. Vieles ist noch im Werden, Manches wird vernachlässigt. Die Straßen lassen noch viel zu wünschen übrig, aber Pferdebahnen, in Minneapolis sogar Züge mit Locomotiven, durchziehen sie, und es herrscht ein Leben und Treiben, das einem auf Schritt und Tritt die enorme Lebenskraft dieser Städte zu Gemüthe führt. Heute sollten wir sie sehen,

wie sie zu Ehren der Vollendung der Northern Pacificbahn zeigen wollten, daß sie im Stande sein werden, das ungeheure Absatzgebiet, welches die neue Bahn ihnen öffnet, zu beherrschen. Leider mußten wir zweimal an einem Tage dasselbe Schauspiel ansehen, dadurch schwächte und verwirrte sich der Eindruck.

Schon in New-York hatten wir davon gehört, daß lange Verhandlungen zwischen den beiden Städten nicht zu einer Verständigung geführt hatten. Wie man aber uns erzählte, war es diesmal nicht blos Eifersüchtelei, welche ein gemeinsames Vorgehen der so nahe verwandten Städte verhinderte. In Minneapolis scheinen die städtischen Verhältnisse nicht sehr erquicklicher Natur zu sein. Der bessere Theil der Bevölkerung unter Führung der Handelskammer hatte sich von Mayor und Common Council emancipirt und veranstaltete das Fest als Privatangelegenheit, während es in St. Paul von der Stadt ausging. Dadurch war die Gemeinsamkeit unmöglich geworden. Also Procession in St. Paul und Procession in Minneapolis. Und was für Processionen! Stundenlang dauerte hier wie dort der Vorbeimarsch.

Es geht natürlich über meine Kräfte, Ihnen auch nur im Entferntesten ein vollständiges Bild von dem Gesehenen zu machen. Nur das Eine kann ich und muß ich wiederholen, daß wir aus Europa Gekommene im höchsten Grade erstaunt waren. Das ganze Schauspiel war erst seit einigen Tagen vorbereitet; Sie können also keine künstlerische Durchführung erwarten, es wurde uns in St. Paul und Minneapolis die Wirklichkeit vorgeführt. „Das ganze Geschäft, die ganze Industrie,“

so sagte Jemand, „scheint auf einige Stunden auf Räder gestellt zu sein.“ Es war eine wandelnde Ausstellung. Als wir heute Vormittag von unserem Landsitze in der Stadt St. Paul ankamen, — beiläufig bemerkt, General Grant hatte unsern Car aufgesucht, in der sicheren Ueberzeugung, daß er bei uns ungestört seine Cigarre rauchen könne, — harrten wieder die Equipagen unserer. Man fuhr uns durch die Straßen, die mit großen und kleinen Flaggen, mit Kränzen und Guirlanden ausgeschmückt waren, zum Festplatze. Wir passirten mehrere Triumphbögen; auf einem, im maurischen Stile, standen junge Damen in malerischen Trachten als lebende Bilder, während Mädchen in nationalen Costümen von einer Estrade aus einen unausgesetzten Blumenregen auf die Durchfahrenden unterhielten. Villard's Bildniß prangt überall. Wir wurden zu einem großen Square, dem Ryce Park, geführt, an welchem die Procession vorüberziehen wird. Hier wurden wir dem Mayor, dem Bischof, dem in Fort Snelling commandirenden General, dem Expräsidenten Grant und anderen hervorragenden Gästen vorgestellt. Es war ein hübscher Platz, um das Schauspiel anzusehen; man konnte sich frei bewegen, und war durch das Laub der Bäume gegen die Sonne geschützt. Eine große Anzahl berittener Jungen eröffnete den Zug, dann kamen, was uns sofort besonders interessirte, einige Züge Negertruppen, reguläres Militär, unter weißen Officieren. Sie gehören nach dem nahen Fort Snelling. Ihre Uniform ist dunkelblau mit hellblauen Aufschlägen. Die Burschen sehen stramm aus. Dann folgte Artillerie. Nun kam ein Trupp Indianer, aber ächte, die gleichsam vor der ihnen

folgenden Civilisation das Land, das sie einst besessen, räumen.

Es paradirten die Milizen vorbei, in deren sorgsamer, oft sogar etwas koketter Equipirung sich wohl erkennen ließ, daß auch für diese Söhne der Republik die schmucke Uniform einen großen Reiz hat. Besonderen Eindruck machten die Zuaven von Minneapolis, die unter Commando des Mayors jener Stadt hier mit aufzogen, die Old volunteers und die Feuerwehr mit ihren überaus luxuriös gebauten Spritzen und dem übrigen Apparat sind sehr populär. Es kamen alle die landsmannschaftlichen Vereine, die katholischen Wohlthätigkeits-Gesellschaften, die Irländer, Franzosen, Böhmen mit Emblemen, Schärpen und anderen Abzeichen, die Freimaurer, die deutschen Gesanggesellschaften und Unterstützungsvereine. Nun beginnt Handel und Gewerbe, zuerst die Knights of the Cloven, die Vertreter des Viehhandels im Großen, alle beritten, Obsthändler und -Züchter auf Wagen u. s. w.; hier schieben sich die Beförderungsanstalten aller Art ein. Das Postofficedepartement, die Briefträger in Grau. Großen Jubel erregt das Postamt von St. Paul aus dem Jahre 1846. Es ist ein kleiner Schrank mit Schubfächern, und gleich darauf wird uns die Postanstalt von heute versinnbildlicht, welche Millionen von Briefen bewältigt. So geht es weiter, die Expreßcompagnie von damals und heute, endlich eine Riesenkarte der neuen Northern Pacific-Linie auf einem sechsspännigen Wagen und dahinter alle die Gewerbe und Thätigkeiten, die zur Herstellung der Bahn nothwendig sind und waren, dann die Producte, welche durch die Bahn befördert werden. Nun machte

sich die Presse geltend. Die „Pionier Preß" hat eine Officin und Presse auf einem Wagen etablirt, und das Blatt, welches eine Beschreibung von St. Paul enthielt, wird im Gange der Procession gedruckt und fliegt unter die Menge. Weiter entwickeln sich auf Wagen die Geschäfte, die Industrien St. Paul's. Es ist eine endlose Reihe, die Drygoodsgeschäfte, — Auerbach, Finch und v. Slyk haben nicht weniger als 15 Wagen mit den Artikeln ihres Geschäfts und ihrer Fabrikation beladen; — Mühlen und Holzgeschäfte übertreffen einander in ihren Wagen, Gespannen und in charakteristischer Begleitung. Mit jeder Minute wächst das Erstaunen über die Mannichfaltigkeit der Industrie und den Grad der Vollendung, zu welcher sie es gebracht hat, aber verlangen Sie nicht, daß ich Ihnen mehr als diese Eindrücke schildere, nur hinzufügen muß ich, daß manchmal kräftige Scherze, Aussprüche eines mächtigen Selbstbewußtseins angebracht waren, und daß die weitgehendsten Hoffnungen auf die Ausdehnung der Geschäfte von St. Paul bis nach Japan und China sich in beneidenswerther Zuversicht kundgaben. Einen Imbiß im Zelte lassen wir uns gern gefallen, sehen dann noch eine Weile dem Zuge zu und müssen wieder den Wagen besteigen. Man fährt uns noch einmal durch St. Paul und Umgegend spazieren, darauf zum Bahnhofe und mit der Bahn eilen wir nach Minneapolis, wo dasselbe Schauspiel aufgeführt werden soll. In Minneapolis ist eben Präsident Arthur mit seiner Begleitung eingetroffen. Er kommt vom Westen, aus dem Nationalpark. Das Festcomité von St. Paul hat sich alle mögliche Mühe gegeben, das Oberhaupt der Republik noch rechtzeitig zur Feier nach St. Paul zu

bringen. Präsident Arthur soll auch mit der äußersten zulässigen Schnelligkeit gefahren sein, aber nur, um seine Gegenwart dem Rivalen von St. Paul zu schenken. — Herr Villard geleitet den Präsidenten zu seinem Wagen und fährt mit ihm in die Stadt, wir andern fahren nach, gemüthlich durch einander. Ich bemühe mich aber vergeblich, des Präsidenten Arthur näher ansichtig zu werden. In solchen Augenblicken lernt man den Werth der Uniform schätzen. Man kann doch den Menschen nach seinem Werthe und Range beurtheilen, wenn er seine Tressen und Knöpfe an sich trägt. Wir werden zum Hotel Nicollet geführt. Dort ist eine gewaltige Tribüne errichtet, auf der wir Platz nehmen. Wir übersehen die breite Straße bis zu einer endlosen Ferne. Alles ist Kopf an Kopf gedrängt voll, und ganz hinten sehen wir die Spitze des Zuges. Uns gegenüber erblicken wir die Minnehaha-Fälle dargestellt und andere interessante Bilder aus dem Nordwesten. Als Grant sich auf der Tribüne zeigt, entsteht ein fürchterliches Kreischen, womit man hier zu Lande dem Angekreischten etwas Freundliches zu verstehen geben will. Grant ist recht beliebt in der Volksmenge, die in ihm den Erhalter der Union, den tapferen Feldherrn verehrt. Es wäre gut gewesen, wenn Grant sich mit diesem Ruhm begnügt hätte. Als Präsident hat er keine Lorbeeren geerntet und in der Schätzung der gebildeten Amerikaner sinkt er immer mehr. Andere bekannte Persönlichkeiten werden ähnlich empfangen. Vor Allem Herr Villard und Präsident Arthur. Es geht überhaupt hier viel munterer zu, als in St. Paul.

Also nun wieder eine Procession. Minneapolis hat

den Fehler der Jugend, daß es gern alt sein möchte, es greift auf seine Vergangenheit zurück. Ein Missionar Hennepin mit der Bibel in der Hand und dem Worte „Ich habe diese Fälle entdeckt" im Munde, eröffnet den Zug, nachdem die Milizen alle vorbei sind. Es kamen die Indianer mit Wigwam und Canoe und dem Motto: „Dieser Platz gehörte uns 1859." Die Immigranten drängen nach; sie kommen noch mit dem bekannten Zeltdachwagen, der von Ochsen gezogen wird. Es wird nun die rasche Entwickelung, der Uebergang von Entbehrungen zu geordneten Verhältnissen dargestellt. Rinderheerden in colossalen Exemplaren sollen die Einführung der Viehzucht in Erinnerung bringen. Dann nimmt der Zug mehr eine der Prozession von St. Paul ähnliche Physiognomie an. Milizen, Feuerwehr, Veteranen, die Vereine verschiedener Nationalitäten, unter welchen die Deutschen stark vertreten sind, die eine Gruppe, die Harmonie, auf einem Wagen mit sich führen. Die Skandinavier, denen wir hier oft begegnen, führen die Devise: „Our adopted Country, first and last." — Wheat is king and the Northern Pacific its Throne ist das Motto, mit welchem die Gewerbe von Minneapolis sich einführen. Das Mühlengewerk ist das erste, es wird uns dargestellt wie 1870, wie 1875 gemahlen worden ist und wie 1883 gemahlen wird. Inschriften sagen, wie viel und wohin verladen wird. Die Pilsbury Mill, von der ich eben gesprochen, wird uns in einem riesigen Modelle vorgeführt, und eine Mill nach der anderen repräsentirt sich, so oder so, und dazu die Elevatoren und sonstigen Hülfsanstalten für die Mühlenindustrie. Ein endloser Zug von Müllern begleitet diese

Wagen. Nach den Mühlen das Holz. Nun die Handlungsreisenden, und Alles was Minneapolis entweder selbst zum Versandt nach dem Inneren fabricirt oder was es als Stapelplatz in Massen ein- und ausführt. Aber ich kann Ihnen das gar nicht alles aufzählen, noch weniger charakterisiren. Es schwimmt mir schon vor den Augen, und die Hand wird lahm im Aufzeichnen. Der Zug ist noch lange nicht zu Ende, ich hätte noch unzählige charakteristische Dinge zu bemerken, da erlöst mich ein freundliches Geschick von meiner Aufgabe. Wir müssen in die Wagen. Wir sollen von Minneapolis bewirthet werden und zwar in Lyndale, einer Sommerfrische im Stile von Lafayette Hotel, aber kleiner, am Cedersee gelegen, wenn ich nicht irre, einige Meilen außerhalb der Stadt. Wir fanden dort, was uns wirklich nöthig that, Speise und Trank. Auf großen Tischen stand eine reichliche Auswahl kalter Speisen in feinster Zubereitung, und Schwarze schenkten Champagner ein. Als das Frühstück, wenn man eine um 3 oder 4 Uhr genossene Mahlzeit so nennen darf, geendet war, folgten oratorische Genüsse. Schon die abweichende Art der Tagesordnung war für uns interessant. General Washburn, neulich unser liebenswürdiger Wirth, hier Präsident des Festcomités, begann mit einem höchst schmeichelhaften Toast auf Villard, „dessen großes Organisationstalent ihn unter die commerciellen Eroberer der Welt stelle, denn der Frieden hat seine Siege, die nicht weniger glänzend sind als die des Krieges." Darauf konnte Herr Villard nur bescheiden ablehnend antworten und auf seine Mitarbeiter hinweisen. General Washburn stellte nun die These auf, daß Jay Cook (welcher zuerst

die Ausführung der Northern Pacific=Bahn unternommen hatte) verdiene neben dem Vollender derselben genannt zu werden und fordert den General Nettelton auf, diese Behauptung zu begründen. Manchmal nimmt die Zuhörerschaft dem Vorsitzenden die Mühe ab, zu bestimmen, wer reden soll; sie verlangt dann irgend einen beliebten Redner zu hören. Dann wurde der Gäste gedacht und Herr v. Bunsen aufgefordert, sich über dieses Thema zu äußern. Herr v. Bunsen, der des Englischen vollkommen Meister ist, entledigte sich seiner Aufgabe mit großem Glück. Die Resolution sprach von den Gästen aus allen Klimaten und aller Zungen. Herr v. Bunsen griff die letztere Bemerkung heraus, um die Gleichartigkeit der Versammlung hervorzuheben, die wohl ausschließlich ihren Stamm in der teutonischen Race habe. Nun mußten auch noch General Grant vor und der ehemalige Staatssecretär Evarts, der geistreiche Tischredner. Ich habe wenig von dem verstanden, was Evarts sagte, denn seine sprühenden Bemerkungen wurden alle Mal in einen Strom von Gelächter untergetaucht, aber es war schon ein Genuß, das Gesicht Evarts anzusehen, ein hageres durchgeistigtes Gesicht, über welches ein anmuthig ironisches Lächeln fliegt, so oft eine boshafte Bemerkung kommen soll, und diese kommt nicht selten; sie ergötzt aber mehr, als daß sie verletzt. Grant ist kein Redner, er hat keine kräftige Stimme. Es scheint ihm jedoch nicht an Humor zu fehlen. Noch ehe das Reden ein Ende hatte, wurden wir schon wieder in die Wagen gerufen. Wir hatten ja noch die Hauptarbeit des Tages vor uns, das große Banket im Hotel Lafayette, zu welchem die Stadt St. Paul uns in zierlichster Weise eingeladen

hatte. Außerdem hieß es: Packen und sich zur Reise fertigmachen. Also wieder zum Lake Minnetonka. Es gehen mehrere Bahnen dorthin; welche wir befahren haben, weiß ich nicht. Für heute nehme ich Abschied von Ihnen. Glücklicherweise sind wir vom Frack dispensirt, die Toilette kostet also nicht viel Zeit.

N. S. Ich finde noch ein Viertelstündchen Zeit, um die Beschreibung des Mahles anzufügen, an welchem ich — wohl zum ersten und letzten Male — zusammen mit einem Präsidenten der Vereinigten Staaten gespeist habe. Uebrigens ist unsere Intimität dadurch nicht gesteigert worden, er hat höchst wahrscheinlich nichts von meiner Existenz erfahren, und ich bin leider auch nicht über eine sehr entfernte Betrachtung seiner Persönlichkeit hinausgekommen. Da ich mir einbildete, daß das Staatsoberhaupt unter allen Umständen die Mitte der Ehrentafel einnehmen werde, habe ich längere Zeit irrthümlicherweise den Mayor von St. Paul mit den einem Präsidenten der Vereinigten Staaten gebührenden achtungsvollen Blicken angesehen. Erst als Mr. Arthur sich erhob, um auf das ihm dargebrachte Hoch zu antworten, wurde mir die Situation klar. Ich hatte bis dahin den Präsidenten seines jugendlichen Aussehens wegen beneidet; der wahre Präsident ist nicht so jugendlich, hat aber ein entschieden distinguirtes Wesen. Mr. Arthur sprach kurz und angemessen und wandte die Aufmerksamkeit auf Herrn Villard, der auf der andern Seite des Mayors saß. Herr Villard antwortete, bescheiden das Verdienst um die Vollendung der Northern Pacific auf andere übertragend. Von anderen Rednern kann ich nicht viel mehr berichten, auch sonst muß ich mich kurz fassen. Das Banket fand im großen

mit Fahnen und Wappenschildern etwas phantastischer Art geschmückten Speisesaal statt. Eine Quer- und sechs Längstafeln füllten den Saal. Wir saßen wahrscheinlich mit über 500 Personen zu Tisch, und wie es bei so ungewöhnlich zahlreichen Gesellschaften zu gehen pflegt, war die Bedienung der Aufgabe nicht gewachsen, und von den guten Dingen, welche das zierlichst gedruckte Menu versprach, kam nicht Alles an den Mann. An der Ehrentafel hatten neben dem Mayor von St. Paul, außer dem Präsidenten und Herr Villard, die Gesandten, die Minister, Schurz, Gneist, Lasker, die Gouverneure der Staaten ꝛc. Platz gefunden. Lange ehe Reden und Essen vorbei ist, brechen wir auf. Das Gepäck ist abgeliefert. Wir sehnen uns nach Ruhe nach dem ereignißvollen Tage.

Durch Dacota und Montana.

Jenseits Fargo, 4. Sept., Nachm.

Ich müßte meinen Brief schon aus der „Prärie" datiren, da ein Unfall an der Maschine eines der voraufgehenden Züge uns zwingt, mitten in der Prärie einige Stunden liegen zu bleiben. Seit Mittag sind wir in dem goldenen Nordwesten, der Kornkammer der Vereinigten Staaten par excellence. Mit Fargo am Red River beginnen die Weizenfelder, die in fast unabsehbarer Breite den Lauf der Eisenbahn begleiten. Fargo gehört zu den Plätzen, die im Uebergangszustande begriffen sind von einer Niederlassung, wo nur das Nothwendige erst bedacht ist, zu einer regelrechten Stadt. Die Gegensätze zwischen Unfertigem und den Leistungen der vollkommensten Civilisation treten hier noch viel schroffer als in den bisher gesehenen Städten hervor. Der Stadtplan ist nach großen Dimensionen angelegt. Eine Avenue von einer Breite, die für eine mächtige Residenzstadt bei uns hinreicht, ist in ihren Umrissen erkennbar. Neben bescheidenen Stores aus Holz erheben sich palastartige Gebäude, glänzende Läden. Fast jedes dritte Haus ist ein Geschäft von Ackerbaugeräthschaften,

an den Bahnhöfen stehen enorme Massen dieser Maschinen in ihren glänzenden auffallenden Farben. Die Avenue wird im rechten Winkel durch breite Straßen durchschnitten, die noch lückenhafter, unfertiger sind. Aber überall schießen die steinernen Häuser aus dem Erdboden, und dicht an diesen glänzenden Gebäuden beginnt die Prärie. Die Huldigungen auf Veranlassung der Vollendung der Northern Pacific-Bahn wiederholten sich auch hier. Fargo hatte eine Ausstellung seiner Weizenproduction improvisirt. Grant sprach, auch Evarts. Die Weizenfelder sind bereits abgemäht, aber die goldene Frucht steht noch in Hocken auf den Fluren. Hier herrscht ein Leben auf den Feldern, wie wir es noch nicht gesehen. Dreschmaschinen arbeiteten auf denselben, das erdroschene Korn ward schon auf dem Felde in Säcke geschüttet und zum Elevator fortgefahren, um dort in die Eisenbahnwaggons verladen zu werden. Inmitten der ausgedehnten Felder liegen hier und dort Farmen, meist bescheidene hölzerne Häuschen, dann und wann auch ein förmliches Gehöft. Wo die Prärie nicht aufgebrochen und noch Grasland ist, ist sie im Augenblick stellenweise ein Teppich von Blüten verschiedener Art. Die Eisenbahn ist die Erschließerin des Landes. Mit ihr erst ist der Anbau möglich geworden. Gutes Ackerland steigt rasch im Preise.

Bei Fargo sind wir erst auf die Northern Pacific-Bahn gekommen. Der Anschluß von St. Paul her an die Hauptlinie, welche von Duluth am oberen See bis nach Wallula Junction am Columbia sich erstreckt und eine Ausdehnung von 2100 Meilen hat, wird vorläufig noch vermittelst der Schienen der St. Paul-

Minneapels und Manitoba-Bahn vermittelt. Bei St. Cloud sind wir über den Mississippi gekommen. Es war schon Morgen. Das Land ist anfangs hübsch bebaut, wellig, später wird es einförmiger. Wir entfernen uns dann aus dem Bereiche des Mississippi. Der Red River (of the North wie er zum Unterschiede vom Red River in Louisiana heißt) fließt nordwärts zum Winnipeg-See, nachdem derselbe ebenso, wie sein Nebenfluß, eine Zeit in umgekehrter Richtung geflossen ist. Der Red River bildet die Grenze zwischen Minnesota und Dacota und ist von Fargo abwärts schiffbar. Eine ganze Flottille von Flußdampfern bis zu 250 Tons befährt ihn. Das Thal ist weit und fruchtbar, namentlich durch die Ueberschwemmung des Red River. Es ist daher kein Wunder, daß hier, wo die Eisenbahn den Fluß überschreitet, sich eine blühende, und in Betracht, daß wir jetzt nun wirklich in dem fernen Westen uns befinden, volkreiche Niederlassung entstanden ist, die rasch zunimmt. Neben Fargo in Dacota ist auf der andern Seite des Flusses und noch in Minnesota Moorhead entstanden, wieder ein Paar Schwesterstädte, die in Eifersucht unschwesterlich einander gegenüberstehen, wie St. Paul und Minneapolis. Moorhead bleibt aber noch hinter Fargo zurück; es zählt nur 4000 Einwohner, hat aber seine eigene Bank, mehrere Zeitungen, ein Grand Pacific Hotel, einen Park, eine Academie und Kirchen für eine ganze Anzahl von Confessionen und Sekten. Es ist so gut wie Fargo ein Stapelplatz, aber Fargo ist doch in Allem voraus. Diese Stadt, sagt man uns, verdoppelt seit 1880 jährlich ihre Einwohnerzahl, es ist ein kleines St. Paul oder Chicago. Drei tägliche Zeitungen und fünf Wochenblätter finden

hier einen Boden. Von zwei Blättern habe ich Nummern erhalten, von Daily Argus und Daily Republican, Blätter von stattlichem Umfange. Fargo hat vier Banken, eine Eisengießerei und eine Papierfabrik, viele Hotels, Schulen, — unter ihnen eine High School. Und Alles das ist in den letzten Jahren entstanden. Was Wunder, wenn die Leute von Fargo kühn und unternehmungslustig der Zukunft entgegenschreiten und wenn der Ton ihrer Rede etwas höher gestimmt ist, als bei uns zu Lande. Der Red River ist, wie erwähnt, die Grenze zwischen Minnesota und Dacota, Fargo gehört diesem Territorium an, dessen bedeutendste Stadt es ist, und nur seiner Lage wegen, hart an der Grenze, hat es wohl auf die Ehre verzichten müssen, Hauptstadt zu sein. Das Territorium Dacota hat einen Umfang von 157,000 englischen Quadratmeilen, es ist räumlich eines der bedeutendsten der Union, und die Einwohnerzahl, die seit 1879 rasch zugenommen hat, soll sich auf 325,000 Menschen belaufen, die zum größten Theil längst der Northern Pacific-Bahn auf dem fruchtbaren Lande sich niedergelassen haben, durch das jene Bahn führt. Nord-Dacota, — denn die Bahn durchschneidet das Territorium nördlich vom 46°, ist ein sehr reicher Alluvialboden, eben in der östlichen Grenze, wellig — rolling ist der englische Ausdruck — oder Hügelland in der Mitte und im Westen; das Land ist baumlos, wenigstens so weit wir bis jetzt es kennen gelernt haben, man sagt uns, daß es so bleibt. Nur in den Flußthälern findet sich ein Kranz von sogenannten weichholzigen Bäumen, Pappeln, Cottonholzbaum, Birken 2c., welcher den Lauf der Flüsse von Weitem bezeichnet.

Dakota ist das eigentliche Weizenland, sein natürlicher Reichthum ist aber erst mit der Eisenbahn aufgeschlossen. Die Eisenbahn ist in dem Westen der Vereinigten Staaten, was uns Eisenbahnen und Landstraßen zusammen sind. Letztere fehlen hier. Bei den endlosen Entfernungen würde die Ansiedelung viel langsamer fortschreiten, wenn sie auf Pferde und Wagen angewiesen wäre. Die Eisenbahn mit ihrer schnelleren Bewegung ist auch im Stande, größere Massen Producte billig und schnell von einem Ort zum anderen zu bringen. Sie ist die erste Bedingung für die Ansiedelung, und daher ist das Eisenbahnnetz in den Vereinigten Staaten, namentlich im Nordwesten, so erstaunlich entwickelt. Der Grundsatz wird uns begreiflich, daß man Eisenbahnen baut, nicht um dem bestehenden Verkehr zu dienen, sondern um Verkehr zu schaffen. Auf einer der Karten, die den Eisenbahnfahrplänen beigegeben sind, zählte ich auf dem Raum zwischen Missouri und Mississippi von der Linie, welche durch die Northern Pacific-Bahn bezeichnet wird, südwärts bis zur Mündung des Missouri in den Hauptstrom, nicht weniger als zwölf Eisenbahnen, die von Osten nach Westen laufend von den Ufern des Mississippi zu denen des Missouri gehen und über beide Ströme hinaus sich verlängern. Dabei werden sie unzählige Male unter einander verbunden durch Bahnen, die mit jenen Flüssen parallel laufen. Man wird zu der Ueberzeugung gezwungen, der Boden birgt unermeßliche Schätze; sie müssen aber erst erarbeitet und verwerthet werden. Die Eisenbahn schafft die Arbeitskraft herbei und bringt das, was der Mensch dem Boden durch Ackerbau, Bergbau oder durch Viehzucht abzwingt, dahin, wo es Werth

hat, wo es Käufer findet. In diesem Sinne ist der Bau der Northern Pacific-Bahn ein nothwendiges Werk, kein verwegenes Unternehmen. Das ungeheure Areal vom Mississippi bis zum Felsengebirge würde noch lange der Tummelplatz der Indianer und Büffel, die Scene blutiger Kämpfe zwischen den Wilden und den wenigen Ansiedlern, die sich hineingewagt hatten, geblieben sein, wenn nicht die Eisenbahn es durchschnitte und allmählich eine Anzahl Seitenbahnen ausstrahlen würde. Von der Northern Pacific-Bahn ist daher auch schon seit Decennien die Rede gewesen, früher als von den anderen Bahnen, welche den Continent von Meer zu Meer durchschneiden. Schon im Jahre 1853, also vor vollen 30 Jahren, als die Vermessung des Landes noch lange nicht vollendet war, hat ein bedeutender Ingenieur, Mr. Johnsen aus Vermont, die Resultate seiner Forschungen und Pläne für eine Northern Pacific-Bahn in einer Broschüre veröffentlicht, und er übernahm nur ein Vermächtniß, das Asa Whitney, ein Kaufmann, hinterlassen, der schon in den vierziger Jahren für den Bau einer Bahn von den Seen nach dem Stillen Ocean unermüdlich gewirkt hatte, ohne freilich unmittelbaren Erfolg zu erzielen.

Die Northern Pacific-Bahn hat einen wirklich klassischen Geschichtsschreiber gefunden in Eugen V. Smalley, der, soviel ich weiß, in dem Auskunftsdepartement der Northern Pacific-Bahn beschäftigt ist. „Eine Geschichte der Northern Pacific-Unternehmung", sagt er, „sollte etwas mehr sein, als ein Bericht über die Anstrengungen verwegener Kapitalisten und energischer Eisenbahnunternehmer, eine neue Verkehrslinie durch den Continent zu

eröffnen. Sie sollte von Anfang bis zu Ende eine Geschichte der nationalen Bewegung sein, welche einen Ausweg nach der Westsee sucht.“ In diesem Sinne ist das Buch geschrieben, und ich glaube, daß in dieser Auffassung sich Herrn Villards Denkungsweise wiederspiegelt. Die Bahn ist ihm ein Mittel zum Zweck gewesen, die Entwickelung des Nordwestens, des begnadigten Landes am Columbia und Willamette und am Pugetsound, reizte seinen Ehrgeiz und seinen Schaffensdrang, und um diese großen Absichten zu erfüllen, vollendete er die Northern Pacificbahn.

Die Vorgeschichte der Bahn ist lang und langwierig. Selbst als das Projekt aus seinen unreifen Anfängen herauskommt und feste Gestalt annimmt, hat es viele Wechselfälle durchzumachen, bis es im Congresse ernsthaft, durch den phantastischen Mr. Perham aufgenommen, in Erwägung gezogen wurde. Es hat kein Interesse, die Schwierigkeiten zu schildern, welchen das von Perham eingereichte Concessionsgesuch im Congreß begegnete. Selbst der Einfluß von Thaddeus Stevens war nicht groß genug, um die Charter durchzubringen. Während die beiden in der Mitte des nordamerikanischen Continents vom Atlantischen zum Stillen Ocean fahrenden Bahnen mit großen Landschenkungen und vielen Millionen Subsidien vom Congresse beschenkt wurden, zeigte er sich karg und zurückhaltend gegen die Northern Pacific-Bahn. Die Gesellschaft, welche sich gebildet hatte, mußte sich umgestalten und 1864 wurde zum zweiten Male die Charter im Congreß vorgebracht. Er gewährte zwar eine große Landschenkung, 20 Sections für jede Meile Eisenbahn in den Staaten und 40 in

den Territorien, aber jede Geldunterstützung war ausgeschlossen, sogar in einem besonderen Paragraphen der Concession die Bestimmung ausgesprochen, daß die Unternehmer sich niemals an den Congreß um Geldunterstützung wenden dürfen; auch war verboten, Obligationen auszugeben, das ganze Capital sollte durch Aktien aufgebracht werden. An dieser Bestimmung, welche Perham selbst veranlaßt hatte, da er, sanguin, wie er war, erwartete, es würden sich die Hunderttausende herbeidrängen, um Aktien zu zeichnen, scheiterte die finanzielle Gründung des Unternehmens. Die Landschenkung war von zweifelhaftem Werthe so lange noch die Eisenbahn nicht da war, ja sie konnte nach der Concession nicht einmal als Sicherheit für eine Anleihe verwendet werden. Die Masse des Landes, mit welchem die Northern Pacific-Bahn ausgestattet worden war, belief sich auf die Summe von einigen vierzig Millionen Acres.

Das Staatsland in den Vereinigten Staaten — und alles nicht im Privatbesitz befindliche Land ist eben Eigenthum der Vereinigten Staaten — wird vermessen und katastrirt. Der Acre ist die Grundlage der Eintheilung, die in gleich großen Quadraten vorgenommen ist. Ein quadratischer Abschnitt, dessen Seiten sechs Meilen lang sind, heißt eine Township; eine solche Township zerfällt in 36 Sektionen, deren jede also eine englische Quadratmeile oder 640 Acres groß ist. Solcher Sektionen hat, wie erwähnt, die Northern Pacific auf jede Meile Eisenbahn in den Staaten 20, in den Territorien 40 erhalten. Aber es ist Brauch, solches verschenkte Land mit Land abwechseln zu lassen, das dem Staat gehört, damit dieser auch den direkten Vortheil

von der Anlage hat, daß sein Besitzthum begehrenswerther wird. Bekanntlich werden die Staatsländereien auf mehrfache Weise erworben: durch das Homestead-Law, durch das Preemption Law und das Timber Culture Law. Das erstgenannte Gesetz giebt einem jeden Bürger der Vereinigten Staaten, der mündig ist, Anspruch auf eine Viertel-Sektion oder 160 Acres gegen Zahlung von $1^1/_4$ Dollars oder $2^1/_2$ Dollars p. Acre, je nach der Klasse. Dieselben gehen in sein Eigenthum über, wenn er das Land fünf Jahre bebaut und bewohnt hat. Nach dem Preemption Law, dem Vorkaufsrechte, kann man sich gegen eine Gebühr und auf den Nachweis, daß er das Land thatsächlich bebaut und zeitweilig bewohnt, den eventuellen Erwerb bei nachträglicher Zahlung sichern; auf Grund des Waldkulturgesetzes endlich wird in baumarmen Gegenden dem, welcher sich anheischig macht, 10 Acres mit Bäumen zu bepflanzen, daß jeder Acre 675 lebensfähige Bäume trägt, ein Anspruch auf 160 Acres lediglich gegen Gebührenkosten bewilligt. Der Besitztitel wird ihm nach 8 Jahren ausgefertigt. Diese Eintheilung des Landes, die Vergebung desselben in verhältnißmäßig kleinen Parzellen, drückt den Vereinigten Staaten für alle kommenden Zeiten eine kaum je zu vertilgende Eigenthümlichkeit des Grundbesitzes auf. Große Grundbesitze lassen sich nur durch Ankauf solcher Ländereien, welche die Regierung den Eisenbahnen oder anderen Unternehmungen und Stiftungen geschenkt, herstellen. In Dakota, und gerade in der Nähe von Fargo befinden sich die colossalen Güter, die Bonanza Farmen, welche von Newyorker Capitalisten angelegt, man muß sagen, fabrikmäßig betrieben werden. Die Landwirthschaft in unserem Sinne hat dort aufgehört.

Vielleicht kann ich Ihnen aus eigener Anschauung noch Etwas über eine dieser Farmen schreiben. Wie Sie aus dem Programm gesehen haben, sollen wir wenigstens einen kurzen Besuch auf Mr. Dalrymple's Farm machen. Ob es dazu kommt weiß ich nicht. Wie ich Ihnen schon geschrieben habe, liegen wir still. Der uns voraufgehende Zug — ich bin nämlich in der dritten Sektion — hat Schaden an dem Tender gehabt. Man sieht auf den Schwellen Einschnitte, als wenn ein Stück Eisen draufgeschlagen hätte. Ein Farmer kommt, in seinem Wagen zwei Damen fahrend, über die Prairie dorther, und von ihm erfahren wir, daß der Schaden nicht schlimm ist. Wir haben uns auf dem Rasen herumgetummelt, in der Prairie in Dakota.

Lassen Sie mich auf meine Eisenbahn nochmals zurückkommen. Die Northern Pacific-Bahn hatte durch Beschluß des Congresses vom Jahre 1864 ihre Concession, viel Land, aber kein Geld erhalten und durfte nicht einmal Schulden machen. Damit war Nichts anzufangen. Als die neuconstituirte Gesellschaft 1866 um eine Zinsengarantie für 6 % von 57 Millionen Dollars bat, wurde sie zweimal abschlägig beschieden. Sie war in den nächsten Jahren nicht glücklicher, die einzige Vergünstigung, welche die Gesellschaft erhielt, war die Verlängerung der Endtermine der Fertigstellung der Bahn bis zum 4. Juli 1877. Im Jahre 1869 überzeugte sich die Gesellschaft, daß sie ohne Subsidien in Geld ihr Unternehmen beginnen oder es aufgeben müsse. Sie erlangte wenigstens die Ermächtigung, Hypotheken, bonds, ausgeben zu dürfen auf die zu bauende Bahn. Nun fand sich auch ein Bankhaus, welches das nöthige Geld beschaffte. Es war

das Haus von Jay Cooke in Philadelphia, das durch die First National-Bank in Washington, durch Filialen in Newyork und London vertreten war und seinen Ruf durch Unterbringung der großen Regierungsanleihen begründet hatte. Der Northern Pacific hat bei diesem Freunde bluten müssen. Die Bonds trugen $7^3/_{10}$ % Zinsen, der auszugebende Betrag wurde auf 100 Millionen Dollars festgestellt, Jay Cooke & Co. bezahlten 88 Cents für den Dollar und da sie die Bonds zum reellen Nennwerth verkaufen konnten, machten sie ein gutes Geschäft, außerdem erhielten sie vertragsmäßig 200 Aktien für jede 1000 Bonds, die sie verkauften. Die Firma beherrschte financiell das Unternehmen vollständig. Zunächst wurden fünf Millionen Dollars durch einen „Pool" aufgebracht. Ein Consortium von Philadelphia-Capitalisten nahm sie zu Pari, die Firma machte dabei 600 000 Dollars, ebensoviel durch Uebertragung der Actienantheile zu je 50 000 Dollars. Auch den Congreß verstand Jay Cooke williger zu machen. Er gestattete, daß nicht nur die Bahn, sondern alle Rechts- und Landschenkungen der Gesellschaft als Unterpfand für die Bonds dienen konnten. Dennoch hatte Jay Cooke Schwierigkeiten, das Geld aufzubringen. Ein Versuch, Rothschild in sein Interesse zu ziehen, blieb erfolglos, und als ein Berliner und Amsterdamer Bankier so weit für die Northern Pacific-Bahn erwärmt waren, daß sie im Begriffe standen, den europäischen Geldmarkt für die Sache zu interessiren, brach der deutsch-französische Krieg aus. Jay Cooke u. Co. waren nun auf den amerikanischen Geldmarkt angewiesen. Sie setzten ihren bei den Regierungsanleihen so erfolgreich angewendeten Apparat in Thätigkeit, um die Northern Pacific-Bahn populär zu machen

und die Obligationen an den Mann zu bringen. Es war eine Zeit, in welcher ein solches Beginnen mit Sicherheit auf Erfolg rechnen konnte. Durch Anzeigen und Schriften wurde auch europäisches Capital herangezogen, der Hauptmarkt für die Obligationen der Northern Pacific-Bahn blieb aber Amerika. 1873 kam der Rückschlag. Die durch eine Wildniß gelegte Bahn vermochte nicht die hohen Zinsen auf die Bonds zu bezahlen; als der Zufluß aus dem Verkauf von Bonds aufhörte, war das Schicksal unvermeidlich. Jay Cooke u. Co. waren im Krach von 1873 gestürzt und die nun zur Einsicht ihres Leichtsinnes gekommenen Besitzer von Bonds der Northern Pacific-Bahn verwünschten Jay Cooke und die Bahn. Man zankte sich, ob Jay Cooke die Bahn, oder die Bahn Jay Cooke ruinirt habe; die Bahn selbst wurde ein Gegenstand des Spottes: eine Bahn von Nirgendwo durch Niemands Land nach Keinem Orte, höhnte man. Inzwischen war doch eine Strecke von 425 engl. Meilen vom Oberen See bis zum Missouriflusse auf der östlichen Strecke gebaut und am Puget-Sund war die Bahn von Tacoma am Sunde bis nach Kalama am Columbiaflusse fertig. Alles kommt ins Stocken, das Bauen, der Verkehr, die Einwanderung. Weder von Europa noch aus den Staaten der Union kommen Ansiedler. Ein Hoffnungsschimmer leuchtet 1874, als Capitalisten den Weizenbau in so colossalem Maßstabe am Red River beginnen. Dies bringt einigen Verdienst. Aber die Gesellschaft scheint dennoch in einen Abgrund von Zahlungsunfähigkeit zu versinken, als Frederick Billings, einer der Directoren, durch einen geschickten Reorganisationsplan die Unternehmung aus der Stockung herauszog. Die Bondholders,

die Inhaber der Obligationen, wurden auf folgende Weise befriedigt. Das gesammte Actiencapital, welches nach der Charter sich auf 100 Millionen Dollars belaufen durfte, wurde eingetheilt in 51 Millionen Prioritätsactien und 49 Millionen gewöhnliche Actien. Die Obligationisten erhielten nun für ihre 30 000 000 Dollars Bonds ebensoviel Prioritätsactien, die verfallenen Zinsen und die Zinsen für die nächsten drei Jahre wurden capitalisirt und die Bondsinhaber bekamen 1400 Dollars für jede 1000 Dollars Bonds. Das machte im Ganzen 42 Millionen, die 9 Millionen übrigbleibenden Preferred Stocks sollten zu Gunsten der Casse bleiben.

Der Plan kam nach Beseitigung mancher legaler Schwierigkeiten zur Ausführung. Die Bahn wurde von den Bondholders gekauft und die Bonds gegen Prioritätsactien umgetauscht. Mit dem Jahre 1875 beginnt dann die Bauthätigkeit wieder.

Ich glaube, ich habe Sie aber schon zu lange mit der Finanzgeschichte der Bahn unterhalten. Es ist nur ein dürftiger Abriß aus Smalley's Werk. Diese Geschichte der Northern Pacific-Bahn ist wirklich ein unterhaltendes Buch, sie ist eine Geschichte der Entdeckungen in diesen weiten Regionen; sie führt uns mitten in die Sphäre des Congresses und der Börse, ebenso wie das Buch uns unterhält von den Landes- und Culturverhältnissen des fernen Westens. Ich habe mir mit der Lectüre so einige fünfzig Meilen vertrieben. Ich überfalle Sie aber noch einmal mit einigen Notizen aus dem Buch. Sie müssen doch auch Bekanntschaft mit der Northern Pacific-Bahn machen.

Endlich sind wir aus unserer Zwangslage befreit, es geht weiter.

Ich kann Ihnen von unterwegs wenig erzählen. Es wurde dunkel, und so haben wir nur erleuchtete Bahnhöfe und bengalisches Feuer gesehen. Die Menschheit war nicht mehr da. Sie wissen aber noch nicht, wie wir schlafen, überhaupt von Pullman's Sleeping Car und Pullman's Dining Car wissen Sie gut wie Nichts und doch haben wir schon vier Male auf der Eisenbahn genächtigt, und eben jetzt macht der Neger zum fünften Male unser Lager zurecht. Sie kennen ja die Einrichtung der amerikanischen Wagen aus Süddeutschland. Auch die Pullman'schen Wagen sind nach dem allgemeinen Princip derselben gebaut, doch mit einigen Modificationen. An beiden Eingängen ist ein Stück des Raumes für besondere Zwecke mehr oder weniger vollständig abgetrennt. An der einen Seite ist beim Eintreten rechts ein Waschstand, links ein Watercloset, dann kommt ein Raum, der abgetheilt ist, das Rauchzimmer, und um dieses herum führt ein schmaler Gang in den Theil des Wagens, der für den Aufenthalt der Passagiere bestimmt ist, dann am andern Ende ist rechts ein Heizraum, links ein Toilettenzimmer für die Damen. Die amerikanischen Eisenbahnwagen sind etwa 60 Fuß lang, sie ruhen an beiden Enden auf einem vierrädrigen eisernen Karren, die Achse ist beweglich, so daß der Wagen ziemlich scharf um die Ecke biegen kann. Ich muß gestehen, ich sah zuerst der Metamorphose unseres Wagens in eine Schlafstube mit einigem Mißtrauen entgegen. Aber als die Schlafensstunde kam und der Neger seine Verwandlungskunst begann, änderte sich meine Stimmung. Die Polster der beiden sich gegen-

überstehenden Fauteuils werden mit einem Ruck zusammengeschoben, aus dem nun halbgeöffneten Sitzkasten kommen Kopfkissen und dgl. heraus. Die Oeffnung wird dann durch die Polster der Rückenlehne geschlossen und das Fundament zu einem respektabeln Bett ist da. Nun greift der Neger nach einem Ringe in der Abschrägung, er dreht und zieht, und die Täfelung, welche die Abschrägung bewirkt, erweist sich als eine Reihe großer Klappen, hinter welchen Matratzen, Decken und auch zwei Bretter versteckt sind; die Bretter werden auf die Lehne aufgestellt, sie bilden die Seitenwände der Koje. Das Bett wird gemacht unten auf den verbundenen Fauteuils, oben auf der horizontal ruhenden Klappe, ein Vorhang aus schwerem Stoffe an eine Metallstange, welche nahe der Decke hinläuft, befestigt, und die Koje ist fertig. Wer bequem fährt, nimmt sich eine ganze Abtheilung — eine section — d. h. er beansprucht, daß das obere Bett nicht hergestellt wird, und hat dann über sich einen ziemlich luftigen Raum. Das Ganze ist sinnig erdacht, die Ausführung ist ausgezeichnet. Nur dadurch, daß die Einrichtung in allen Kleinigkeiten so sorgfältig gearbeitet ist, so daß Alles paßt, läßt sich die Umwandlung so rasch vollziehen. Auf allen Passagierzügen, welche weite Strecken bei Nacht zurücklegen, finden sich Pullman Sleeping Cars. Sie werden von Herren und Damen benutzt, und daher ist man bei der Entkleidung auf größte Rücksichtnahme angewiesen. Wir, die wir unter uns Männern sind, legen uns weniger Zwang auf. Man verschwindet hinter dem Vorhange und versenkt sich in sein Nachtgewand. Die Entledigung von Rock, Beinkleid ꝛc. ist allerdings auf dem kleinen Raum nicht bequem, aber man kommt damit zu Stande.

Es sind zehn oder zwölf Abtheilungen, jede zu zwei Betten im Wagen. Nachts huscht der Neger hin und her, um die Stiefeln zum Putzen zu holen. Das Reinigen der Kleider unterbleibt, wenn man es nicht selbst thut.

Dalrymple's Farm, Jamestown und mehrere andere Städte haben wir verpaßt. Statt Mitternacht kamen wir Morgens nach Bismarck am Missouri.

Hinter Bismarck, 5. September.

Heute haben wir in Bismarck am Missouri den Grundstein zu seinem Capitol gelegt. Ich habe nie eine originellere Feier mitgemacht. Eine Unmasse von Fuhrwerken harrte unser heute früh — wir hatten einen Theil der Nacht auf dem Bahnhofe in unseren Schlafwagen zugebracht — auf dem freien Platze vor Bismarck. Das Stationsgebäude war beflaggt und mit dem Landesproduct, Weizen, decorirt. Gegenüber war eine kleine Ausstellung von Feld- und Gartenproducten, und als Hauptanziehung hatten sich dort Indianer, unter ihnen der Sitting Bull, der berühmte Häuptling, welcher so lange ein Schrecken von Dacota gewesen war, eingefunden. Nun setzte sich die Wagenprocession in Bewegung durch die Straßen Bismarck's. Triumphbogen mit Villard's und mit Bismarck's Bildniß spannten sich über die breite Avenue, die, wie alle diese aus der Erde geschossenen Städtchen, eine seltsame Mischung von hölzernen Ansiedlerhäuschen und brillanten Backsteingebäuden ist. Hinaus ging es in die Prairie, weit hinaus. Von Ordnung war nicht die Rede. Im ungestümen Vorwärts stürmte Alles, Wagen, Reiter, Fußgänger einem Hügel zu, auf dessen Gipfel sich ein Gerüst, Backsteinhaufen und Gemäuer erheben. Dort soll das Capitol von Bismarck, der nunmehrigen Haupt-

stadt des Territoriums Dacota erbaut werden. Der Anblick ist unvergeßlich. Im Hintergrunde das hügelige Ufer des Missouri, im Thalgrunde mit Bäumen besetzt, dann auf der staubigen, graugelben Ebene die Stadt, improvisirt an allen Ecken und Enden, und über den welligen Zwischenraum zu ihrem demnächstigen Mittelpunkt strömt die Menge über Stock und Stein. Dort eine Partie Indianer, dort ein Festzug, ein Wagen mit der Germania und germanischer Begleitung, dann ein Columbia ebenfalls mit Gruppe. Und über das Ganze breitet sich eine Staubwolke aus, die den Schein der Sonne röthlich macht. Oben auf dem Capital ist es luftiger. Der Umblick eigenartig genug, wenn wir auch nicht ganz in den Ausdruck des Entzückens einstimmen, welchem der „Dacota Daily Capital" Ausdruck giebt, indem er in seiner anticipirten Festbeschreibung behauptet, die fremden Gäste seien dermaßen vom Anblick entzückt gewesen, daß sie den Beginn der Feierlichkeit verschoben zu sehen gewünscht hätten. Es wurde nun die Ceremonie der Grundsteinlegung vorgenommen und dann Herrn v. Eisendecher eine Urkunde überreicht, in welcher die Stadt ihrem großen Pathen, dem Reichskanzler, das Bürgerrecht übermacht. Herr v. Eisendecher, der deutsche Gesandte in Washington, nahm die Urkunde mit angemessenen Worten in Empfang. Er sei überzeugt, daß Fürst Bismarck das Ehrenbürgerrecht dieser Stadt im fernen Westen gern annehmen werde und fügte den Wunsch hinzu, daß Bismarck, der Name der Stadt, einen eben so weiten gewichtigen Klang haben möge, wie ihr berühmter Pathe. Dann folgten die üblichen Reden der Beglückwünschung. Governor Ordway von Dacota war der erste. In ihm sprach sich die kühnste

Erwartung von der Zukunft Bismarcks aus. Die Civilisation wandelt von Osten nach Westen, und im Geiste sieht Redner die Zeit kommen, wo sie in Minnesota, dann in Bismarck, ihren Mittelpunkt haben wird. Nun verlangt die Menge Evarts und er spricht hübsch und gemüthlich; darauf wird Grant verlangt und er hält eine Rede. Herr Villard stellt Sitting Bull vor. „Give us a speech!" ruft man. Sitting Bull mit dunkelkupfrigem Gesichte, zwei Schwungfedern im Haare, murmelt einige Worte vor sich hin, schnäuzt sich und zieht sich zurück. Dann ergreift Karl Schurz auf allgemeines Verlangen das Wort. Im Gedränge fanden wir auch gelegentlich einen Deutschen, das Gros der Bevölkerung bilden Amerikaner, die aus anderen Staaten eingewandert sind; sie sind die Bahnbrecher der Civilisation, die deutsche Einwanderung pflegt ihren Spuren zu folgen. Es ist begreiflich genug, daß dem deutschen Einwanderer die Erfahrung zu der ersten Ansiedelung fehlt. Was wir aus den Erzählungen der Deutschen vernehmen, läßt sich nicht in zwei Worten sagen. Daß der Boden vortrefflich ist, einen Ertrag von 25—30 Bushel Weizen pr. Acre giebt, wurde uns überall versichert, und wenn die Weizenpreise so hoch sind, wie in den letzten Jahren, so ist der Farmer im Stande, in wenigen Jahren das, was er in seinen Grundbesitz hineingesteckt hat, herauszuverdienen. Der Lohn ist hoch, namentlich für Bauhandwerker. Ein Blecherschlägergehülfe versicherte, er verdiene 3 Dollar täglich, für Wohnung und Essen bezahle er täglich 1 Dollar, aber alle anderen Bedürfnisse sind sehr theuer. Schlimm ist es, wenn Handwerker aus der Arbeit kommen, es hält dann schwer auf Hunderte von Meilen wieder anzukommen. Das be-

redteste Zeugniß für das Gedeihen der Ansiedler in dieser Region ist übrigens das Aufwachsen eben dieser Städte. Die Wirthshäuser, die Läden, die Banken, welche fast den ganzen Ort ausmachen, beruhen auf dem Verkehr mit den Ansiedlern der nächsten Umgebung. Diese müssen gut verdienen, um so viel zu verbrauchen, daß die Geschäfte und die Hotels davon bestehen können. Es ist wunderbar, wie gut assortirt die Läden sind. Ich kaufte eine Bleifeder in einem Schreibmaterialwaarenladen in Fargo und fand einen großen Vorrath von allen Artikeln bis zu den theuersten hinauf. In der That ist die Wohlhabenheit der Farmer groß. Sie haben auf verhältnißmäßig billigem Grund und Boden reichliche Ernten gehabt. Wie versichert wurde, giebt der Farmer bei den jetzigen Preisen etwa die Hälfte des Ertrages für die Betriebskosten aus. Wie weit auch hier schon die Theilung der Arbeit gekommen ist, mag man daraus ersehen, daß größere Farmer mit Unternehmern contrahiren, welche das Pflügen und Besäen eines Acres für ein Bestimmtes übernehmen, ebenso das Einheimsen und Dreschen im Herbste. Daß Leute in einem oder in wenigen Jahren ihr ganzes Anlagecapital für die Farm wieder herausverdienen, ist nichts Seltenes. Wo so leicht verdient wird, wird natürlich auch viel ausgegeben, und die entstehenden und entstandenen Städtchen bieten die einzige Gelegenheit, Geld auszugeben. Ob diese Wirthschafterei alle Ewigkeit fortdauern wird, ist eine vielfach aufgeworfene Frage. Augenblicklich ist der Boden noch so reich, daß er keinen Dünger verlangt.

Nun geht es wieder auf den Zug. Der Aufenthalt

ist sehr kurz und flüchtig gewesen, hat jedoch länger gedauert, als nach dem Programm bestimmt war, aber wie wenig haben wir von Bismarck und seinen Herrlichkeiten gesehen! Eine Festnummer der „Bismarck Daily Tribune", ein Blatt, zwei Doppelbogen stark, das sich in seiner äußeren Ausstattung überall sehen lassen kann, füllt fast acht großen Seiten mit Beschreibungen von Bismarck, mit Abbildungen, Leitartikeln und Zukunftsträumen. Es geht ein Fanfarenton der Festfreude durch das Blatt, der übrigens in der nervösen Aufregung der eben erlebten Scenen seinen Widerhall gefunden hat. „A great Event, — Let's smile" ist die Ueberschrift eines Artikels, der also beginnt: „In kommenden Jahren, wenn Bismarck eine große und volkreiche Stadt geworden, so wird es ein Vergnügen für seine alten Bürger sein, diese Nummer der „Tribune" zu durchblättern und im Geiste zu dem heutigen ereignißreichen Tage zurück zu kehren. Nachdem er dann die folgende Beschreibung der Veranstaltungen gelesen, so wird es für ihn ein Genuß sein, sich zurück zu lehnen in seinen Stuhl, die Augen zu schließen und an seinem Geiste die Ausschmückung, den großen Umzug, die interessanten Ceremonien bei der Grundsteinlegung zum Capitol unsres großen Territoriums, das Wehen der Fahnen, das Flattern der Standarten, die herzerhebende Musik, das erderschütternde Krachen der eisenschlundigen Geschütze, die einst kriegerischen Wilden in ihren ursprünglichen Trachten vorüber gehen zu lassen — alle diese Scenen können nur ein erfreuendes und anziehendes Panorama geben, wenn sie am Horizont seines Gedächtnisses vorüber ziehen. Er muß eine lebhafte Empfindung von Freude und ehrlichem Stolze ver-

spüren über die Thatsache, daß auch er ein Einwohner von Bismarck war, als es noch um sein Dasein kämpfte, in den Tagen, die des Menschen Herz prüfen, daß auch er dazu half, daß das Lebensblut durch seine (Bismarcks) Adern pulsirte.“ In diesem Stile geht es weiter. Macht man davon den nöthigen Abstrich, so bleibt doch manches Interessante, welches wir von und über Bismarck erfahren. Bismarck verdankt dem Bau der Nord Pacificbahn seine Entstehung. Im Jahre 1872 wurde der Beschluß gefaßt, hier die Brücke über den Missouri zu legen. Der Ort, welcher bei dem Bau entstand, war anfänglich dem ersten Ingenieur der Bahn zu Ehren, welcher Edwin Johnson hieß, Edwinton genannt, dieser Name, wurde auf Anordnung der Direktion, welche dem deutschen Kanzler ein Compliment zu machen wünschte, in Bismarck umgeändert. Bismarck gehört zu den „alten“ Städten Dakotas, da es schon zehn Jahre hinter sich hat. Anfangs ging es mit der Entwickelung nur langsam, jetzt zählt es 4000 Einwohner und hegt die unbegrenztesten Erwartungen von der Zukunft. Daß Bismarck an der Eisenbahn und am Missouri liegt, giebt ihm einen Vorzug. Der Missouri ist auch aufwärts bis Fort Benton noch zwölfhundert Meilen schiffbar, seine Nebenflüsse fügen noch Hunderte von Meilen dem Wasserweg hinzu, in südöstlicher Richtung erreicht er den Mississippi. Bismarck oder vielmehr das nahe gelegene Militäretablissement Camp Hancock, ein Militärdepot, ist der Versorgungspunkt für eine Reihe von Forts im Nordwesten. Die Forts Lincoln, Yates, Stevenson, Buford und Assiniboine erhalten von Bismarck, was sie an Kriegsmaterialien und Proviant 2c. gebrauchen. Vom Capitol-Hügel hat man uns Fort Lincoln gezeigt,

jenseits des Missouri. Bismarck ist der Mittelpunkt eines blühenden Ackerbaudistriktes, Ansiedelungen, namentlich auch nordischer Europäer, sind häufig in der Nähe. Ueber die Fruchtbarkeit des Landes, namentlich auf den zum Missouri abfallenden Geländen ist nur eine Stimme. Auch die langen und harten Winter, die Schneefälle läßt man nicht als ernste Nachtseite gelten. Die trockene Luft läßt die Kälte weniger empfindlich erscheinen.

Von Sitting Bull, dem Häuptling der meist so gefürchteten Sioux-Indianer, die jetzt auf der andern Seite des Missouri Jagdgründe haben, höre ich Dinge, die den Mann in weniger romantischem Lichte erscheinen lassen. Er hat mit seinen Autographen — so viel schreiben hat er gelernt, um seinen Namen hinmalen zu können, — einen profitlichen Handel gemacht. Er verkauft das Stück zu einem Dollar, und als zu diesem Preise er willige Nehmer fand, rückte er den Preis um 50 % in die Höhe. Er hat ein breitknochiges Gesicht und jene starren, unbeweglichen Züge, welche bei den Indianern auffallen. Sein Gesicht ist kupferbraun, aber bemalt, sein Haar steht borstenartig in die Höhe und zur Vermehrung des Effekts ist ein dicker gelber Strich über die Stirn, dicht unter den Haarwurzeln gezogen. Am Hinterkopf ist eine aufrecht stehende Schwungfeder befestigt. Er ist ungewöhnlich vollständig bekleidet, er trägt Hemd und Hosen und die unvermeidlichen perlengestickten Schuhe. Sitting Bull hat den Amerikanern eine der schmerzlichsten Niederlagen bereitet, denn bei der Niedermetzelung des General Custer und seiner Leute am Big Horn River hat er eine hervorragende Rolle gespielt. Er entfloh später nach Canada und hat sich dann ergeben, und obwohl er gut behandelt wird,

ist er immer noch argwöhnisch, nur zu dem Agenten der Vereinigten Staaten, bei dem er lebt, hat er Vertrauen.

Bismarck liegt nicht unmittelbar am Missouri. Wir fahren eine kurze Strecke und kommen an die Brücke, welche eines der bedeutendsten und kostspieligsten Werke auf der ganzen Northern Pacific-Bahn ist. Der Strom ist hier ursprünglich 2000 Fuß breit, man hat aber durch einen von der Westseite her in den Strom geschobenen Damm den Stromlauf auf die Hälfte verengert. Die Brücke besteht aus drei Jochen, jedes von 400 Fuß Länge und zwei Zugangsjochen von 113 Fuß, sie liegt 50 Fuß über der höchsten Sommerfluth. Zwei der Pfeiler ruhen auf pneumatischen Caissons, die in die Kleischicht versenkt sind. So viel ich aus der Beschreibung verstehe, sind die Caissons nach demselben Princip konstruirt, wie der in der Wesermündung, aber von Holz. Die Kosten der Brücke haben eine Million Dollars betragen. Auf dem rechten Ufer des Missouri liegt Mandan, zwei Jahre alt, zweitausend Einwohner zählend, die Straßen sind abgesteckt und für einen City-Park ist der Raum freigelassen. Wir stiegen auch hier aus und besahen uns das Postoffice, um uns zu überzeugen, wie lebhaft der Briefverkehr ist. Nebenan ist die „Bar“ und ein Kellner bereitet uns einen Sherry Cobbler mit einer Eleganz, die sich in Newyork sehen lassen kann. Obwohl Mandan nur 2000 Einwohner hat, weiteifert es mit der Nachbarstadt Bismarck in allen Dingen, die zu einer „City“ gehören. Es hat seine zwei Zeitungen, von denen eine täglich erscheint, es hat seine Bank, sein großartiges Interocean-Hotel. Mandan rühmt sich in der Mitte guten Weizenlandes zu liegen, es hat billige Kohlen,

Lehmboden zu Ziegeleien. Man beschäftigt sich in Mandan und Umgegend schon mit Viehzucht, die bald in Montana eine so bedeutende Rolle spielen wird. Auch an historischen oder sogar prähistorischen Merkwürdigkeiten gebricht es Mandan nicht. In nahe gelegenen Hügeln finden sich Reste einer Cultur, von welcher die Indianer behaupten, daß sie ihnen fremd sei. Die Scherben, Pfeilspitzen, Haushaltungsgeräthe ꝛc. warten noch ihres Schliemann's, um ihre kulturhistorische Bedeutung zu bekommen. Wir bleiben auf unserer Fahrt jetzt in einer welligen, einförmigen und baumlosen Gegend, kreuzen eine Anzahl kleinerer und größerer Bäche und Flüsse, die vermuthlich sich in den Missouri ergießen. Das Land ist oft lange Strecken unbebaut und die einzige Spur menschlicher Thätigkeit sind die aus Holz zusammengenagelten Schneefänge, Hecken in einfacher oder doppelter Reihe, um das Zusammenwehen des Schnees auf der Bahn zu verhindern. An der Nordseite begleiten sie uns unausgesetzt. Von Norden kommen die eisigen Winterstürme, die das Land im Schnee verschütten. Die Bewohner lassen zwar auch in dieser Hinsicht Nichts auf ihre Heimath kommen. Man fühle die Kälte nicht so empfindlich, heißt es, der Schnee verschwinde bald wieder. Unter den Ortschaften, die wir passiren, erregt eine, Richardton, unser Interesse. Es ist eine deutsche Ansiedlung. Die Häuser sind sauber und nett, stehen aber wie Häuser aus der Spielzeugschachtel auf dem Tische. Eines sieht aus, wie das andere, und wir haben im Fluge nicht viel Kunde erhaschen können, wie es unsern Landsleuten geht. Es ist auch nicht viel zu geben auf die Erzählungen, die man aus dem Munde Einzelner vernimmt. Ob sie zu-

frieden oder unzufrieden sind, hängt ja zum großen Theil von den Erwartungen ab, mit denen sie nach Amerika kamen. Sie haben, wenn auch nicht viel sonst, doch meistens ihre Gewohnheiten zu Hause lassen müssen, und das Neue muß schon viel Gutes bringen, ehe man sich mit der veränderten Lebensweise aussöhnt.

Eine Abwechslung verheißt uns das Programm durch den Besuch der Bad Lands.

Von Little Missouri aus werden wir eine Spazierfahrt in diese Gegend machen, von der wir allmählich einen Vorgeschmack erhalten. Seltsam gestaltete Bergzüge, Terrassen, Kuppen, allerlei wunderbare Formen von Höhen sind an die Stelle des flachen Prärielandes getreten. Ich weiß nicht, wie ich Ihnen das beschreiben soll. Ich dachte an die berühmten Sandsteingebilde bei Adersbach, an der sächsisch-böhmischen Grenze, aber es ist doch wieder ganz anders. Smalley in seiner Geschichte der Bahn giebt folgende Beschreibung und Erklärung: Ursprünglich scheint die Gegend ein ebenes grasbewachsenes Plateau gewesen zu sein, da haben Feuer und Wasser einen Jahrhundertlangen Kampf um dasselbe und auf demselben geführt, sie haben tiefe Furchen und Spalten gerissen, Wälle, bastionengleiche Abstürze aufgeworfen, dabei den blauen Thon der geplatzten Erde in Säume, Klippen, bezinnte Kuppen von rother Terra Cotta verwandelt, die Thäler mit Spuren versteinerter Wälder bestreut. Die Landschaft ist so seltsam, unirdisch, daß der Zuschauer sich auf einen anderen Planeten versetzt glaubt, wo die Natur noch in ihren ursprünglichen Zuckungen und Wandlungen zu liegen scheint. An vielen Stellen brennen die Feuer aus längst vergangenen

geologischen Perioden noch unter der Oberfläche fort, lassen Schwefeldämpfe aufsteigen, spalten die Erde mit tiefen Rissen, lassen Gruben und rauchende Klüfte entstehen, wo der Boden eingestürzt ist, und das thonartige Gestein wird in Massen rother Schlacken verwandelt. Dabei wächst üppiges Gras in den Thälern dieser wunderbaren Region, nur die höhern Abhänge der Kegel und Kuppen sind kahl, sonst bedeckt hohes Gras selbst die Gipfel und hochliegenden Flächen, so daß die Herden hier treffliches Weideland finden, dessen zerrissene Oberfläche die Gewalt der Winterwinde bricht und in den Einsenkungen dem Vieh eine Zufluchtsstätte bietet.

In Little Missouri halten wir. Little Missouri ist ein Fluß, der die Grenze zwischen Dacota und Montana bildet, und am Flusse liegt der Ort gleichen Namens. Wagen stehen bereit, um diejenigen, welche nicht zu Fuß in die Bad Lands eindringen wollen, dorthin zu fahren. Denken Sie nichts Schlimmes bei dem Namen Bad Lands. Er bedeutet nur, daß dieses Land schlecht zu passiren ist, und zwar haben französische Colonisten, welche, natürlich lange vor der Eisenbahn, durch diese Gegend zogen, die Erfahrung gemacht, daß es ein Pays mauvais à traverser sei, daraus ist bad lands schlechtweg geworden. Was wir bisher vereinzelt an grotesken Bodengestaltungen gesehen haben, drängt sich hier zusammen. Der Boden ist hart, bedeckt mit getrockneten Grashalmen. Zuweilen werde ich an die Dünen auf Norderney erinnert. Solche kleine Berge, aber weniger diminutiv, seltsamer gestaltet und nicht so lose, füllen das Land, durch welches wir hinwandern. Ueberall ausgefurcht, dort Rinnsale und Löcher, dort Schluchten. Die

Berge, die zu mehreren hundert Fuß aufsteigen, haben die eigenthümlichsten Gestalten, wie ein Pudding, oder, um aus der Fortifikation die Vergleiche herzunehmen, wie ein Redan, wie Bastionen sehen sie aus; oder Terrassen, Schlössern, Kuppeln sind sie vergleichbar. Diese Thonablagerungen, welche vom Regen ausgewaschen sind, werden durch Schichten von Braunkohlen wie mit bunten Bändern durchzogen. Wir marschiren eine Stunde landeinwärts. Endlich sind wir am Ziel, oben auf einer Anhöhe haben wir den Blick in eine Schlucht oder in ein Thal, den Cedar Cañon, und hier entwickelt sich die eigenthümliche Scenerie ganz besonders großartig. Die Sonne sinkt schon, ein bläulicher Dunst zieht über die seltsame Landschaft, und in dem Zwielicht erscheinen die grotesken Berggestalten noch phantastischer, launenhafter.

Zur Rückkehr benutze ich den mir angebotenen Platz in einem mit zwei munteren Grauschimmeln bespannten Wagen. Jetzt erst wird mir klar, daß wir in den Bad Lands sind; ja wahrhaftig, sie sind schlecht zu passieren. Bald gleiten, bald klettern wir; es giebt Stöße ohne Zahl. Aber wie ruhig und sicher fährt unser Wagenlenker. Ebenso viel wie die Zügel thut der Zuspruch bei den Pferden. Als wir uns dem Ausgang nähern, fliegt in gestrecktem Galopp bergauf, bergab eine Dame an uns vorbei, so kühn, so sicher reitet sie! und gleich darauf sausen ein Paar Cowboys, Aufseher über die ungeheuren Heerden, dahin. Die Bewegung und Durchrüttelung hatte uns gut gethan. Wir kamen alle sehr befriedigt am Zuge wieder an. Die Bad Lands tragen den Charakter dürrer Unfruchtbarkeit und doch sind sie vortreffliches Weideland. In unmittelbarer Nähe von Little

Missouri hat der Marquis de Mores, ein Schwiegersohn des Newyorker Bankiers v. Hoffmann, ein großes Grundstück angekauft, um Schlachthäuser darauf zu errichten und das Fleisch in Kühlwagen zu verschicken. Schafzucht soll hier im Großen betrieben werden. Einer Anzahl Züchter will der Unternehmer Schafe zur Zucht und die erforderlichen Gebäude und Einrichtungen übergeben und mit ihnen den Zuwachs theilen.

Wir sind nun in Montana, dem Lande des Bergbaues, der Viehzucht und des Weizenbaues. Montana ist die Heimath der großen Büffelheerden, die zwar stark zusammen schmelzen; doch soll nördlich von der Bahn, in 20—30 Meilen Entfernung, noch eine Heerde von vielen Hunderttausenden weiden, von der versprengte Thiere ab und an in die Nähe der Bahn kommen und denen von jagdlustigen Passagieren einige Schüsse nachgesandt werden. Der Umstand, daß in Montana Millionen von Büffeln Sommer und Winter Futter fanden und gerade auf diesem Gebiete zu so ungeheuren Mengen sich vermehrt haben, bekundet, daß Montana die von der Natur bestimmte Stätte einer großartigen Viehzucht ist. In der That ist das Vieh vortrefflich und gedeiht hier, so daß Montana-Rinder um die Hälfte schwerer sind, als die aus den südlicheren Staaten. Die Viehzucht wird dem Menschen hier ebenso leicht gemacht, wie der Ackerbau. Man überläßt eben das Vieh sich selbst und der Weide; Stallungen giebt es nicht, Milchwirthschaft spielt natürlich auch keine Rolle. Das Rindvieh bleibt das ganze Jahr rund draußen. Wenn die Trockniß im Sommer kommt, verdorrt das Gras, es wird Heu auf den Halmen, verliert nicht seinen Futtergehalt, und im Winter scharrt

das Vieh sich sein Futter unter dem Schnee heraus. Die Heerden ziehen ungeheure Strecken weit, jedes Stück trägt einen Brand. Im Frühjahr und Herbst gehen dann die Hirten, die Cowboys, den Heerden nach und sondern sie; die Ehrlichkeit ist in diesem Punkte unbedingt. Im Herbste wird das für den Markt bestimmte Vieh ausgesondert und nach den Eisenbahnstationen getrieben. Dort befinden sich große Viehstände, in welchen es bis zur Versendung untergebracht wird. In ungewöhnlich schweren Wintern, bei heftigen Stürmen geht oft viel Vieh verloren. Im Ganzen scheint jedoch das Geschäft lohnend zu sein, je mehr aber die Ansiedlung um sich greift und das herrenlose Weideland einengt, desto mehr wird diese primitive Art der Viehzucht rationelleren Grundsätzen weichen müssen. Einstweilen freilich hat Montana noch Raum für den schrankenlosen Betrieb, und es wird noch lange vorzugsweise das Land der immensen Viehheerden sein. Wie mir gesagt wurde, ist das Futter und das Klima von Montana so gedeihlich für das Rindvieh, daß aus südlicheren Staaten Heerden nach Montana zur Weide getrieben werden. Mit den Heerden wird das Geschlecht der Cowboys fortleben, jener frischen, kecken Burschen, die in mehrfachem Sinne von sich sagen können: „Ein freies Leben führen wir“. Sie haben einen Anstrich von Romantik, gehen mit dem Gelde ebenso leichtsinnig um wie mit dem Revolver, zeigen sich äußerst kitzelig im Punkte der Beleidigung und der Eifersucht. Ihr Beruf entfremdet sie den Banden bürgerlicher Ordnung und der Cowboy spielt in der Phantasie des Westens die Rolle, welche in Italien und Spanien den landes-

berühmten Räubern zugeschrieben wird. Sie sind vortreffliche Reiter und handhaben geschickt den Lazo.

Bei Glendive erreichen wir den Yellowstonefluß, der aus dem Alpensee in jenem Wunderlande des National-Parks in Wyoming kommend, in großem Bogen zum Missouri eilt. Hunderte von Meilen bleiben wir im Thale des Yellowstone River, erst bei Livingston verlassen wir ihn wieder. Die Bahn läuft stets in unmittelbarer Nähe des Flusses, der Damm ist entweder aus den bis zum Rande vordringenden Felsen herausgesprengt oder läuft auf Aufschüttungen am Ufer.

Am Donnerstag Morgen kreuzen wir den Big Horn River, dessen Stromlauf tief in das Felsengebirge reicht; im Osten desselben liegen die Big Horn-Berge, im Westen die Yellowstonekette und die Windriverberge. Hier an der Mündung des Flusses in den Yellowstoneriver sind wir nahe an 3000 Fuß über dem Meere, eine Höhe, die wir übrigens schon auf der Scheide zwischen dem Missouri und Yellowstonegebiet vor Glendive erreicht hatten. In's Thal des Yellowstone waren wir dann hinabgestiegen, seitdem geht es beharrlich bergan. Wir haben noch ungefähr 3000 Fuß zu steigen, bis wir den Sattel des Mullanpasses und die Wasserscheide zwischen Atlantischem Ocean und Stillem Weltmeere erreicht haben. Weiter hinauf am Big Horn River ist wieder eine Indianerreservation. Herr Schurz erzählt uns von seinen Fahrten, die er als Minister des Innern in diesen Gegenden gemacht hat, besonders zum Zwecke, die Lage der Indianer kennen zu lernen. Schurz ist gern bemüht, die Indianer von ihrer guten Seite zu zeigen, und er hat allerdings Beweise von ihrer Ausdauer, Zähigkeit, von ihrer Anhänglichkeit

und Pflichttreue. Die Fahrt längs des Yellowstone, dessen Ufer weder anmuthig, noch malerisch sind, erhielt eine angenehme Unterbrechung durch den Aufenthalt in Billings. Hier hatten wir wieder ehrenvollen Empfang: Ausstellung von Landesproducten, an Ort und Stelle gebrautes Bier, ein immenser Kohlenblock aus einer Kohlengrube nicht weit vom Orte, sodann eine zahlreiche Menge Herren und Frauen, zum Theil aus dem Orte, zum Theil aus der Nachbarschaft, die zu Wagen und zu Pferde gekommen sind. Fort Custer (es liegt oben am Big Horn River) hat Militärmusik und Artillerie gesandt und letztere läßt die Kartaunen krachen, daß die Ohren dröhnen. Billings ist noch ein ganz junges Städtchen, ich glaube 1882 gegründet, das sich Hoffnung macht, dereinst die Hauptstadt Montanas zu werden. Hier hielt Mr. Billings, einer der früheren Directoren der Bahn, der durch seine Energie und Geschicklichkeit das Unternehmen der Northern Pacific vor gänzlichem Verfall bewahrte, bis Herr Villard schließlich dasselbe zu Ende führte, eine Anrede an seinen Pathen. Billings gründet seine Hoffnung für die Zukunft auch auf die Entwickelung der Montanindustrie. Während des kurzen Aufenthaltes dort kamen eine Reihe Wagen, jeder mit 12—14 Ochsen, mit Silbererzen beladen hereingefahren. Kurz, auch Billings gab uns das Bild eines rasch aufblühenden Ortes. Daß in diesen Plätzen die Schattenseiten der Cultur recht dunkel sein können, besonders wenn zum Ackerbau die Montanindustrie hinzukommt, ist nicht zu verwundern. Die Miners, die Grubenarbeiter, verdienen einen hohen Tagelohn und führen ein übermüthiges Leben, und zu ihnen gesellt sich jener Auswurf der menschlichen Gesellschaft, Verbummelte und

Verbrecher, schiffbrüchige Existenzen, davongelaufene Studenten rc. rc. Ein Rundgang durch die Tingeltangel — hier vornehm Operahouses genannt — solcher Plätze wie Billings, Livingston rc., bringt mit einer Gesellschaft in Berührung, die in den Verbrecherhöhlen großer Städte nicht schlimmer ist. Der Revolver ist immer gleich zur Hand. In diesen Plätzen (Bozeman und Helena gehören ebenfalls zu der Kategorie) haben sich zur Pflege der Justiz und zum Schutze der menschlichen Gesellschaft Vigilance Committees gebildet, welche Personen all zu schlimmen Rufes aus der Stadt zu vertreiben wissen, und wenn diese den Warnungen nicht folgen, bei nächster Gelegenheit unschädlich machen. Die Selbsthülfe thut auch auf diesem Gebiet zeitweilig ihren Dienst, und es ist immer ein gutes Zeichen, daß der bessere Theil der Bevölkerung die Oberhand zu behalten versteht.

Im Felsengebirge und bei den Indianern.

Am 8. September.

Aus dem Felsengebirge bei Sonnenaufgang (letztere Bezeichnung ist freilich nicht chronometrisch genau, aber doch so ungefähr) müßte ich diesen Bericht datiren, denn weit und breit ist keine menschliche Ansiedelung zu sehen. Bewaldete Höhenzüge, aus denen uns frische tannenduftige Morgenluft entgegenströmt nach allen Seiten. Hier hält unser Zug seit Morgengrauen. Da heute Sonnabend der 8. September ist, so vermuthe ich, daß wir der Stelle nicht fern sind, wo der letzte Nagel eingeschlagen werden soll als ein Symbol der Vollendung der Northern Pacific-Eisenbahn. Es wäre dies die Stelle, mich des Weiteren über Zweck und Nutzen dieser Northern Pacific Railroad auszulassen. Aber ich glaube, jeder meiner Briefe ist schon ein Zeugniß für den Segen gewesen, welchen die Northern Pacific dem Lande und man darf sagen, der Welt bringt. Indem sie diese ungeheuren Flächen der Cultur aufschließt und die Erzeugung von ungeahnten Massen von Korn und Vieh hervorruft, trägt sie zur Lösung des großen Problems unserer Zeit, der Wohlfahrt der großen Menge mit bei. In dieser Hinsicht wird die Erbauung der Northern Pacific ein

Ereigniß in der Geschichte der Menschheit sein. Der Zuwachs der Ernährungsmittel ist augenblicklich dem Zuwachs der Bevölkerung vorausgeeilt, und daß diese seltene Thatsache sich vollzieht, ist zu einem großen Theile der Herstellung dieser Bahn zuzuschreiben. Das pilzartige Aufschießen einer Reihe von kleinen Städten, die sich sammt und sonders auf den Fuß einrichten, ein St. Paul oder Minneapolis, wohl gar ein Chicago zu werden, beweist Ihnen die Erwartungen, welche sich an die Bahn knüpfen. Niemand lebt hier der Gegenwart, Jeder denkt an die Zukunft und hofft mit beneidenswerther Zuversicht auf glänzende Zeiten, die seinem Ort bevorstehen. Die Eifersucht der neu entstandenen Ortschaften aufeinander spricht sich aus in der naivsten Weise, mehr noch die Ueberlegenheit des Westens über den Osten. Jeder Ort hat etwas aufzuweisen, das nirgends in the whole of the United States wiederzufinden ist. Es ist noch eine große Mäßigung, wenn die Bewohner von Billings, Bismarck oder Townsend — Townsend ist ein gerade sechs Wochen alter Städtesäugling — nicht wie whole world in die Schranken fordern. Sie nehmen den Mund voll, recht voll, wo sie Gelegenheit haben, den Fremden aus der alten Welt ihr Schaffen zu zeigen, aber man darf ihnen schon etwas zu Gute halten. Uebrigens haben bei den gelegentlichen Reden die Herren vom Osten nicht verfehlt, diese kleine Schwäche ihrer westlichen Brüder in liebenswürdiger Weise zu geiseln. Vor allen hat Mr. Evarts, der ehemalige Staatssecretär unter Hayes, die Gabe, seinen Hörern aus dem Westen kleine Malicen mit lachendem Munde zu sagen. Gerade dieses Schaffen, diese Werdelust des Westens ist das, was ihm einen so

großen Reiz giebt. Ich glaube ich habe es schon wiederholt ausgesprochen oder angedeutet, daß vom Hudson bis zum Felsengebirge auf der ganzen ca. 2000 englische Meilen langen Strecke uns eine Gleichförmigkeit verfolgt, die ermüdend ist. Wo sind die eichenumkränzten Gehöfte unseres nordwestlichen Deutschlands, die stattlichen Bauernhäuser mit ihren Strohdächern, wo die Dörfer Thüringens in ein lauschiges Thal eingebettet am murmelnden Bache, der das Mühlrad treibt, wo die an den Bergen klebenden Dörfer des Rheinthales inmitten von Weingärten? Keine Landstraße sieht man vom Eisenbahnzuge, auf welcher sich der Verkehr von Gehöft zu Gehöft, von Ort zu Ort bewegt, auf der man den Wanderer ziehen sieht. Da stehen die hölzernen Häuschen, öfter in ihrer blonden Naturfarbe, als hellgrün angestrichen, wie die Häuser aus einer Spielzeugschachtel auf den flachen Boden hingestellt. Warum sie gerade stehen, wo sie sind, begreift man nicht. Man weiß eben nur, daß der Besitzer dort ein Stück Ackerland erworben hat, kein Bach, keine Terrainfalte, keine Baumgruppe hat die Ansiedelung bestimmen helfen. Dann und wann sieht man eine kleine Gruppe von Gebäuden ein Gehöft bilden, die Art des Betriebes macht aber Scheunen, und Stallungen 2c. fast unnöthig. Der Weizen wird auf dem Felde gedroschen und bei dem geringen Witterungswechsel kann man vielerwärts die Frucht auf dem Felde liegen lassen, bis sie verkauft und zum Elevator der nächsten Eisenbahnstation gebracht wird. Das Vieh bleibt größtentheils den ganzen Winter hindurch auf dem Lande. Das jetzt vollkommen ausgetrocknete Gras bildet dann seine Nahrung, die es unter dem Schnee sich heraus-

scharrt. Die Einhegung der Felder geschieht nicht durch lebendige Hecken, sondern durch Zäune, die entweder durch im Zickzack gelegte oder auf die einfachste Weise verschränkte Latten gebildet werden. Bäume beschatten selten Haus und Hof, sorgsame Pflege von Blumen und Obst gewahrt man nicht oft. So sieht es aus von Newyork bis Montana. Im Staate Newyork lag auf den einzelnen Ansiedelungen mehr noch als irgendwo sonst der Schein einer gewissen Verödung und Vernachlässigung. Der Staat Newyork ist auch in seinem westlichen Theile schon lange von der Menschenwelle in Anspruch genommen, aber der Landbau geht zurück, er kann nicht mehr mit dem fernen Westen concurriren, man geht vom Feld- zum Obst- und Gemüsebau über. Je weiter westwärts wir kommen, bessert sich das äußere Ansehen des Landbaues. In Ohio wechseln Weingärten, Maiscorn mit Weizenfeldern. Auch in Indiana findet man überall die Anzeichen blühenden Anbaues. So bleibt es fast immer dasselbe bis zum Mississippi, und nur vom geübten Auge ist eine Verschiedenheit zu entdecken. Die Prärie nimmt einen etwas anderen Charakter an. Die endlose Fläche, die im Horizont verschwimmt — und so ganz ohne Beispiel ist sie bei uns auch nicht — ähnelt, wenn der Mensch sich auf ihr niedergelassen hat, in dessen Wohnungen wieder dem, was wir ostwärts gesehen haben. Die Prärie ist meistens sehr fruchtbares Land. Von Zeit zu Zeit haben wir den Eindruck, daß es mit der „Civilisation“ ein Ende hat. Wir haben lange Zeit keine Spuren menschlichen Anbaues gesehen, da gewahrt man einen „Fence“ oder einen Strohschober oder ein Rind, ein Zeichen, daß die Welt in dieser

Richtung noch nicht mit Brettern vernagelt ist. Und jedes Zeichen der fortdauernden Civilisation wird mit Interesse beobachtet. Die naturwüchsige Energie, mit welcher der Westen der Cultur gewonnen wird, hat etwas ungemein Anziehendes. Jeder auch noch so desolat aussehende Ort hat den Anspruch auf eine große Zukunft; ein zerfallenes, kümmerliches Dorf daheim trägt die Bestimmung seiner Verkümmerung so fest eingeprägt, daß man nicht mehr für dasselbe hoffen kann, aber warum sollten aus den Ortschaften, die so unfertig, ungemüthlich, so dürftig in Allem, was über das Maß des Nothwendigen hinausgeht, und vernachlässigt aussehen, nicht neue St. Pauls und Minneapolis entstehen?

Ich habe aber noch einige ereignißreiche Tage nachzuholen, ehe ich mit der Chronik der Gegenwart fortfahren kann. In meinem letzten Briefe verließ ich Sie in Billings. Nach einigen Stunden Aufenthalt setzten wir uns wieder von dort in Bewegung. Wir bleiben immer hart am Yellowstoneflusse. Die grotesken Bergformationen dauern fort; eine Eigenthümlichkeit sind die Stufen oder Terrassen, welche in großen langen Zügen sich hinziehen, oft mehrere hinter einander; das Land auf diesen Erhöhungen, bench lands wird es sehr bezeichnend genannt, soll, wenn es nur bewässert werden kann, sehr fruchtbar sein. Bewässerung spielt überhaupt in Montana eine große Rolle, aber auch in dieser Hinsicht kommt die Natur dem Menschen zu Hülfe und nimmt ihm die halbe Arbeit ab. Die Flußthäler, wahrscheinlich die Boden großer Seen, folgen mit erstaunlicher Regelmäßigkeit der Neigung der Flüsse, so daß ein Strom, den man weiter aufwärts anzapft, auf 50—60 Meilen

Entfernung abgeleitet werden kann, um das Land zu bewässern. Wir sahen, als wir Billings verlassen hatten, ein solches ausgedehntes Bewässerungssystem. Montana ist mehr ein Viehzucht als Ackerbau treibendes Land. Zu beiden Seiten der Bahn sehen wir große Viehheerden, prachtvolle Rinder. Plötzlich taucht eine Masse Ponys, von Indianern getrieben, auf. Wir sind wieder in einer Indianerreservation; die Crow-Indianer hausen hier, wie man sagt, im Ganzen ein unkriegerischer Stamm und von je her so gewesen. Schon in vergangenen Zeiten, als die Indianer noch die Gebieter auf dieser ungeheuren Fläche des Nordwestens waren, zeichneten sich die Crow-Indianer durch Friedfertigkeit aus. Der Hauptreichthum der Indianer besteht aber in Ponys. Es soll Häuptlinge geben, welche an 10,000 Stück besitzen. Wir haben schon öfter Indianer gesehen, aber doch nur als Decoration wie in den Aufzügen zu St. Paul, in Bismarck 2c. Hier sehen wir sie zum ersten Male in der Wildniß, in ihrem eigenen Element, und aus der Entfernung betrachtet geben diese phantastischen Gestalten auf ihren Ponys dem Bilde einen ganz eigenen Reiz. Man wird sich bei ihrem Anblicke noch einmal wieder recht bewußt, wie weit, weit wir von Haus sind.

Wir kreuzen den Yellowstonefluß, bleiben aber in seinem Thale. Nun merken wir, daß wir uns dem Felsengebirge nähern. Das Thal wird enger, leider verhindert die dunstige Luft die Fernsicht auf die höheren Gebirgsketten. Endlich kommt auch wieder einmal Baumwuchs zum Vorschein, der die Abhänge der Berge mit einem, wenn auch nur dünnen Grün bekleidet, die Gegend verliert den Charakter des Seltsamen, Grotesken. Der Anbau

hört oft lange auf, aber Heerden, namentlich große Schaaren von Ponys, die von einzelnen Indianern gehütet werden, beweisen doch, daß wir nicht in vollständig unbewohnten Gegenden sind.

Unser Programm kündigt uns für heute eine Begegnung mit einem Indianerstamm an, mit den schon oben erwähnten Crow-Indianern, deren Reservation die Bahn durchschneidet. Wir sollen einen Kriegstanz sehen. Wenn Herr Villard uns dieses Schauspiel zu geben beabsichtigt, so befriedigt er damit nicht blos eine müßige Neugier. Sollen wir von Land und Leuten einen Begriff bekommen, so müssen wir auch Indianer sehen. Sie sind nicht blos vormals die Herren dieses Landes gewesen, sie spielen in der Culturgeschichte des Nordwestens bis in seine neueste Vergangenheit eine bedeutende Rolle. Noch bis vor einigen Jahren standen Dacota und Montana, ja selbst Minnesota unter der Herrschaft der Furcht vor den Indianern. Die Kämpfe zwischen den ersten Ansiedlern und den Indianern machen die älteste Geschichte dieser Gegend aus, dann kommen die plötzlichen Aufstände der Indianerstämme, welche den Kriegspfad betreten und brennend und mordend die Stätten der Civilisation überfallen. Wie lange ist es her, daß die entsetzten Ansiedler zu Tausenden nach St. Paul und Minneapolis flohen, um der Grausamkeit der Indianer zu entgehen? Großartig wie Alles, was Herr Villard ins Werk setzt, sollte nun auch unsere Begegnung mit den Indianern sein. Wir sollten uns nicht begnügen mit dem Anblick einzelner Indianer, nein, einen ganzen Stamm sollten wir kennen lernen. Ein großer Theil der Crow-Indianer war in die Nähe der Bahn bei der Station Graycliff gezogen,

um sich uns zu zeigen. Die Indianer haben, wie schon erwähnt, große Strecken Landes erhalten, auf dem sie hausen. Sie, die ehemaligen Herren des Bodens, werden als Fremdlinge betrachtet; man unterhandelt mit ihnen, wie mit einem fremden Volke, sie sind nicht Bürger der Vereinigten Staaten. Das ihnen abgetretene Land gehört der Gesammtheit des Stammes; sie erhalten außerdem Mundvorräthe, Kleidungsstücke, Decken, Gewehre, Pulver und Blei von der Regierung der Vereinigten Staaten, deren Pensionäre sie sind. Die Reservationen der verschiedenen Stämme liegen weit aus einander, und dadurch werden die blutigen Fehden unter ihnen vermieden. Die Absicht der Vereinigten Staaten-Regierung ist gewiß wohlmeinend gewesen, man hat altes an den Indianern begangenes Unrecht sühnen wollen.

Die Reservation der Crow-Indianer erstreckt sich längs des rechten Ufers des Yellowstoneflusses von Forsyth westwärts bis zum Felsengebirge 200 Meilen lang, südlich geht sie bis Wyoming und hat eine durchschnittliche Breite von 75 Meilen. Das Gebiet ist ungefähr so groß wie der Staat Massachusetts und umfaßt die fruchtbarsten Flußthäler. Und auf diesem weiten Gebiete leben 3000 Indianer, die im Sommer in ihrer Reservation umherstreifen, jagen und die großen Ponyheerden hüten, im Winter bei der Agentur der Regierung hocken und sich füttern lassen. Daß solch ein Zustand nicht haltbar ist, liegt auf der Hand, selbst Schurz, welcher ein warmer Anwalt der Indianer ist und sich mit großer Vorliebe und wahrhaft humaner Gesinnung dieses unglücklichen Volkes annimmt, namentlich als Minister des Innern viel für sie gethan hat, giebt zu, daß, wenn ein arbeitsames

Geschlecht herandrängt, so viel nutzbares Land unmöglich als Jagdgrund für einige tausend Indianer brach liegen bleiben kann. Gegen ein gutes Stück Geld allerdings haben die Crow-Indianer bereits früher einen Strich ihres Gebiets, welches am Clark's Fork die Gold- und Silberminen umfaßt, wieder abtreten müssen. So wird ihnen auch noch mehr abgenommen werden, wenn sie nicht anfangen fleißige Ansiedler zu werden. Es ist schon die Rede davon, das gemeinschaftliche Eigenthum des Stammes an dem Grund und Boden der Reservation aufzuheben und auf jede Familie so viel Land zu vertheilen, wie zum Lebensunterhalt nothwendig ist. Die Frage, ob die Indianer seßbar zu machen seien, ob man sie zu nützlichen Bürgern des Staates aufziehen könne, wird noch immer vielfach erörtert. Schurz verzweifelt nicht an ihnen. Er weist auf die Erfolge hin, welche die katholische Kirche mit ihren Indianermissionen hat, auf die Ausbildung indianischer Zöglinge auf Schulen, die die Regierung für sie hergestellt hat. Es soll Dörfer geben, in denen Indianer angesessen sind, welche den Neid der Nachbarn erwecken durch die treffliche Cultur ihrer Aecker. Andererseits wird behauptet, daß der Indianer, selbst wenn er überhaupt arbeitet, nie mehr thun wird, als eben nothwendig ist, um sich das Leben zu fristen. Sicher ist, daß der Indianer, mit wenigen nicht in Betracht kommenden Ausnahmen, der Civilisation fremd und feindselig gegenübersteht. Verschwände der Zwang, welcher die Indianer genöthigt hat, seßhaft zu werden oder wenigstens die weißen Ansiedler nicht zu belästigen, so würde Alles in die alte Wildheit zurückfallen, während man von den Negern behaupten kann,

daß, wenn sie plötzlich durch irgend ein Wunder allein im Lande zurückblieben, sie das, was sie von der Cultur der Weißen sich angeeignet haben, beibehalten und in ihrer Weise weiter entwickeln würden. Der Neger ist entschieden ein nützliches Mitglied der menschlichen Gesellschaft geworden, der Indianer aber nicht, wenigstens nicht in den nördlicheren Theilen der Vereinigten Staaten. Im Süden, besonders in Mexico, hat der Indianer allerdings einen Beruf. Er ist der geborene Rosselenker, der Bote 2c. Schurz erzählte als charakteristisch, daß ein alter Häuptling — ich vergesse welches Stammes — sich mit ihm über die Lage der Indianer, über ihre Entwicklung, über ihre Aussichten für die Zukunft unterhalten hat. Dabei zeigte sich der Indianer von einer staatsmännischen Weite des Blickes, er übersah die Verhältnisse, die in Betracht kamen, begriff die auseinandergehenden Interessen von Weißen und seinen Standesgenossen, sobald derselbe Indianer aber aus diesem Gesichtskreise heraustrat, sich über Verhältnisse der Amerikaner äußerte, war sein Urtheil das eines Kindes. Von dem, was über seine nationalen Angelegenheiten hinaus ging, begriff er Nichts.

Wir waren in gespannter Erwartung der Begegnung mit den Indianern. Wir sahen zur Linken der Bahn die Ponyheerden immer zahlreicher werden, da kommt ein ganzes Lager von unordentlich durcheinander stehenden Zelten. Es ist dort alles in Aufregung und Bewegung. Reiter tummeln sich, Weiber stehen vor den Zelten, Kinder schreien und laufen hin und her und den Zug begleitend, der seine Geschwindigkeit mäßigt und bei einem einsamen Stationsgebäude, welches, so weit ich

gesehen, allein die Ortschaft vertritt, die mit dem Namen Graycliff bezeichnet ist, hält er still. Alles stürmt hinaus. Das Bild vor uns ist neu, mannichfaltig lebendig. Eine weite Ebene erstreckt sich längs eines steil aufsteigenden Bergzuges und überall ist Bewegung, Leben. Dort das Lager, an den Berghalden weiden die Pony's, wie Ziegen in die Höhe kletternd, Indianer, Männer, Frauen und Kinder, zu Pferde — manchmal zwei und drei auf einem Gaul — und zu Fuß. Dazwischen schrecklich kläffende Hunde. Den Mittelpunkt der ganzen Scene nimmt aber ein durch Stangen und Zelttücher abgetrennter Raum ein, der etwa wie ein Jahrmarktscircus aussieht. Ringsum an der leinenen Wand kauern phantastische Gestalten. Es sind unsere Indianer, die uns den Kriegstanz vorführen werden. Einige Weiße, die mit den Indianern verkehren, sind der Agent und der Arzt der Reservation. Als wir uns nähern, schallt uns eine einförmige, aber doch aufregende Musik entgegen, Weiber und Kinder und dazwischen wieder Hunde, die ewig mit einander sich beißen, hocken an der einen offenen Seite, um sich das Schauspiel anzusehen, während außerhalb der Leinwandschranke, über sie hinwegblickend, reitende Indianer in dichten Schaaren halten. Wir sammeln uns vor dem abgekleideten Raum. Da hinten wird die Musik gemacht. Um einen mit einem Stück Fell überzogenen Kessel sitzen sechs Kerle und hämmern mit Stäben auf das Fell, erst einer, dann noch ein zweiter, ein dritter und so weiter, in immer heftigerem, schnellerem Rhythmus. Dazu stimmten sie einen näselnden, klagenden Gesang an. Man glaubt zuletzt einen Dudelsackpfeifer zu hören. Die Musik wird lauter, stürmischer, wir selbst fühlen uns

leidenschaftlich angeregt, da springen plötzlich alle die phantastischen Gestalten in die Höhe. Sie stoßen wilde Rufe aus, sie scheiden sich in verschiedene Gruppen, die sich drehen und schwenken. Wie soll ich Ihnen aber das Aussehen dieser Wilden — denn so kommen sie mir vor — schildern? Im Ganzen und Großen ist wohl eine gewisse Gleichartigkeit des Aufputzes nicht zu verkennen; die Mittel sind verschiedenartig, aber sie gehen nicht über den Bereich eines Naturvolkes hinaus. Felle, Zähne, Federn, gefärbte Gräser, Oker und Mennige sind die Hauptbestandtheile ihrer Costümirung, dazu kommt dann noch, was ihnen die Civilisation liefert, bunte Stoffe, Perlen, Ringe aus Messing, endlich Waffen. Diese kommen aber mit Ausnahme von Tomahawks nicht zum Vorschein. Es hieß, daß man doch nicht ohne Sorge gewesen sei, aus dem Scherze könne Ernst werden, und daß die einmal kriegerisch gestimmten Crows, die freilich für friedliche Leute gelten und es mit den Sioux auch nicht entfernt aufnehmen können, sich vielleicht vergessen dürften und auf dem Kriegspfade weiter gehen, als es den Mitgliedern der Villard Party angenehm gewesen wäre. Einige Skalpe, die man an den Gürteln einiger der Kriegstänzer herabbaumeln sah, verriethen, daß die Crows mit dieser unangenehmen Operation einigermaßen vertraut sind oder gewesen sind. Wie Herr Villard versicherte, hatte man den Häuptlingen das eidliche Versprechen abnehmen lassen, daß sie alle kriegerischen Gelüste unterdrücken würden. Zu größerer Vorsicht mögen die Waffen bei Seite gelassen sein. Die Indianer sind eine phantasievolle Race, mit lebhaftem Farbensinne begabt und nicht ohne Kunstfertigkeit. Ihr Aufputz zum Feste bei Gray-

cliff gab Zeugniß davon. Der leitende Gedanke ist wohl, sich ein schreckenerregendes Aeußere zu geben, jeder ist innerhalb gewisser Grenzen dabei seiner eigenen Eingebung gefolgt, denn es giebt nicht zwei, die sich gleichen. Manche sind vollständig bekleidet, sie tragen ein weites Wamms aus Leder oder aus einem im Westen gewebten Stoffe mit Hosen und Schuhe; andere kommen der Nacktheit sehr nahe. Vom Gurt hängen ein Paar Beinkleider oder ein Schurzfell herab, das ist eben so Alles, was man unter dem Worte Bekleidung zu verstehen pflegt. Dafür war aber der Körper so vollständig bemalt, bald schwarz, olivenfarbig, braun, daß man ihre Nacktheit fast vergessen konnte. Einige Kerle sahen wirklich teuflisch aus. Grüngelb angestrichen, das schwarze, borstenartig steife Haar in die Höhe gesträubt, über die Stirn, nahe den Haarwurzeln, einen fingerdicken Strich Mennige, das Gesicht mit gelben, oft künstlich verschlungenen Linien bemalt — einer hatte eine Zeichnung à la Grecque — auch auf den Armen hin und wieder dicke Striche gelb oder roth angebracht, um die Grundfarbe zu heben. Der Kopfputz ist ebenso mannichfaltig, mehrfach kommt eine Art Quaste vor von gefärbten Gräsern, wie ich glaube, welche die Haare zusammenhält, aber auch sehr malerische Verzierungen mit Federn, Flügeln ꝛc. sind zu bemerken. Einen wirklich noblen Kopfputz bildet der Balg eines großen Raubvogels, der in solcher Weise um den Kopf gewunden ist, daß der Schnabel wie eine Agraffe ihn auf der Stirn zusammenhält, während die auseinander gespreizten Schwanzfedern den Nacken bedecken. Der Oberkörper ist meist nackt, eine Art Kragen, der mit Elkzähnen besetzt ist, bedeckt vielleicht die Schultern.

Außerordentlich wirksam ist eine von Schwungfedern, Flügeln ꝛc. gebildete Schleppe, die vom Kopf oder Nacken herabhängt. Die Federn und Flügel sind neben einander an einem Bande befestigt; sie bilden eine Art Kamm, oder denken Sie an den stacheligen Rücken einer Eidechse, nur daß diese Verzierung nicht fest am Körper liegt, sondern lose hängt. Pelzwerk spielt natürlich eine bedeutende Rolle; die Schwänze von Hermelin und ähnlichen Thieren hängen zusammengebündelt am Gürtel. Die Beinkleider sind von Leder oder gewebtem Stoffe. Einen Hauptschmuck bilden die mit Perlen gestickten Schuhe, die Mocassins. Hier in der Wahl der Perlen zeigt sich der Farbensinn, indem grundsätzlich nur weiß, blau, roth und gelb angewendet wird. Auch auf den Wämmsern kehren ähnliche Stickereien wieder, bei älteren Sachen sind nicht Perlen, sondern die hornigen, buntgefärbten Streifen von den Stacheln des Stachelschweines zum Sticken verwendet. Alle tragen Schellen an den Enkeln und Knieen und breite Messingringe an den Armen. Wenn das Programm von Kriegstänzen spricht, so täuscht es unsere Erwartung, falls wir Kämpfe einzeln oder in Massen pantomimisch dargestellt zu sehen erwarten. Ihr Tanz ist eine Ceremonie, eine symbolische auf den Krieg bezügliche Handlung, so wenigstens deute ich mir den Vorgang, und leider habe ich keine Gelegenheit gehabt, mich eines Besseren zu belehren. Wenn die Musik immer lauter, heftiger wird, springt, wie schon beschrieben, plötzlich die ganze Schaar, die im Halbkreis niederkauert, etwa 100 Mann stark, auf, sie scheiben sich in Gruppen, und nun beginnt der Tanz. In Reihen von sechs oder acht bewegen sie sich taktmäßig vorwärts, schwenken, bilden

mit andern Gruppen eine lange Reihe, trennen sich wieder. Die Bewegung ist eigenthümlich; es ist ein Hüpfen, Stampfen, ruckweise, mit vorgebogenem Oberkörper, den Blick zur Erde gewandt, und die Schellen an den Enkeln und Knieen klirren, darauf wird ein lauter Ruf ausgestoßen. Ich dachte mir, die Schaar sieht oder sucht die Spuren des Feindes und bei deren Anblick entbrennt die Kampflust. Ihre Bewegung wird immer heftiger, die Augen blitzen wüthend, das Rufen wird heiserer, wilder. Dann bricht die Musik ab und der Tanz ebenfalls. Die Indianer kauern wieder nieder. Es kommt uns vor, daß Tanz und Aufregung sie erschöpft habe. Sie nehmen dankend Cigarren und Tabak hin. Mit den Kriegern und mehr noch mit den zuschauenden Indianern und den Squaws, den Weibern, beginnt nach dem Tanze ein lebhaftes Geschäft. Die Indianer verstehen sich auf den Handel. Sie fordern die unverschämtesten Preise und lassen nicht ab, wenigstens nicht dem ersten Bieter gegenüber. Es scheint ihnen Alles feil zu sein. Die Schuhe, welche sie verkauft haben, ziehen sie von den Füßen, die Ringe von den Armen. Die Männer sind muskulöse, wohlgenährte Gestalten. Im Ausdruck prägt sich Habsucht und Grausamkeit oder Verschlagenheit aus. Sie haben meist sehr knochige Gesichter und gebogene Nasen. Noch weniger vortheilhaft als die Männer sehen die Frauen aus. In ihren Trachten sind sie den Männern — von dem beschriebenen Festputze abgesehen — so ähnlich, daß sie für unser ungeübtes Auge nicht zu unterscheiden sind und auch der Gesichtsbildung nach sind sie wenig verschieden. Es herrschte daher oft Zweifel, ob wir es mit einem Männ-

lein oder mit einem Fräulein zu thun hatten. Die Frauen sind ohne Ausnahme sehr sorgfältig verhüllt; ihre Beinkleider gehen bis auf die Füße hinunter. Unter der als Zuschauer auf dem Boden hockenden Schaar von Frauen mit ihren Kindern war auch nicht eine anziehende Gestalt zu sehen. Die Frauen sind so starkknochig wie die Männer, plump, in ihrem Aufzuge unreinlich und, wie es scheint, wenig geistig angeregt. Selbst die Kinder machten keinen erheiternden Eindruck. Ein einziges Mädchen, fünf oder sechs Jahre alt suchte voll kindlichen Uebermuthes, die fremden weißen Männer zu necken und mit ihnen zu schäkern. Komisch war der Ausdruck des Entsetzens, als ich sie zu haschen suchte. Der weiße Mann ist für diese Wesen wahrscheinlich der Gegenstand des Schreckens.

Die Musik beginnt von Neuem; die Krieger springen wieder auf, und dieselbe Pantomime wiederholt sich, wenigstens vermochte ich keinen Unterschied heraus zu finden. Je mehr ich mir die Kerle ansehe, desto interessanter wird mir ihr Costüm. Es ist in ihrem ganzen Aufputz doch Sinn und Verstand; es ist nicht blos ein barbarisches Beschmieren mit Farbe, ein Behängen mit allerlei Tand. Man sieht, jedes Stück hat eine berechnete Wirkung, und neben dem lebhaften Farbensinne ist auch ein gewisses ästhetisches Gefühl ihnen zuzuerkennen, das sie verhindert, in Verzerrungen und ins Groteske zu verfallen. — Allmählich haben wir unsere Neugierde befriedigt und sehen uns außerhalb des Halbkreises um, den Stangen und Zelttücher bilden. Der Anblick ist wunderbar eigenartig. Die ganze Ebene ist lebendig mit unsern kupferrothen Freunden; fast der ganze Stamm

ist hier beisammen. In langen Zügen traben die Heerden von Ponys, von Hirten, die mit Peitsche und Lazo gewaltig viel Aufsehens machen, dem Zeltlager zu; der Tanz bildet den Mittelpunkt des Interesses, dort halten Schaaren berittener Indianer, bald traben einige Reiter über die Grasfläche hin, Frauen mit Kindern betteln uns an. Wir müssen natürlich auch ein Zelt des Lagers besuchen, dessen Inneres eine Feuer- und viele Lagerstätten enthält und entsetzlich roch. Aus verschiedenen Gründen zogen wir uns bald wieder zurück. Allmählich dunkelt es. Die Musik beginnt immer wieder. Jetzt wird ein neues Stück aufgeführt. Ein Kessel mit einem Stück Hundefleisch wird in die Mitte des Kreises gestellt, und wie ich verstanden, beginnen nun fünf oder sechs Kerle einen Tanz, der die Kraft hat, das Stück Hundefleisch für den, der es ißt, bekömmlich zu machen. Der Kessel wird umhüpft und allerlei Stellungen und Grimassen kommen vor. Es ist recht charakteristisch, aber der Hocuspocus macht doch nur einen kläglichen, fast widerwärtigen Eindruck. Es sind mehrere angesehene Häuptlinge hier gegenwärtig. Ein alter, kränkelnder Indianer, der aber ein großes Ansehen zu genießen scheint, feiert Wiedererkennungsscenen mit Schurz, mit welchem er zu Washington verhandelt hat.

Die Musik und der Tanz verstummen endlich, die Leute müssen für die nachfolgende Gesellschaft noch Kräfte aufsparen. Es kommen nämlich erst allmählich die anderen Züge herein. Ein Zug, der vierte glaube ich, ist durch Zusammenbruch der Maschine noch weit zurück. Da die Mittel fehlten, um die Locomotive aus den Schienen zu heben und die Bahn frei zu machen, hat man sich auf

andere Weise geholfen. Nach der nächsten Station ist um Schwellen und Schienen nebst entsprechenden Arbeitskräften telegraphirt. Schienen und Schwellen sind dort rasch aus einem Nebengeleise aufgebrochen und hintransportirt, wo der Zug stand. Nun ist um die invalide Maschine ein Geleise gelegt, und der Zug auf diesem provisorischen Geleise in die Bahn vor die Locomotive geleitet. Der ganze Verkehr über die Bahn wird sich wohl diesen kleinen Umweg gefallen lassen müssen, bis die Maschine aus dem Wege geräumt ist. Man sieht, die Amerikaner verstehen sich zu helfen. Für unsere Nachzügler ist aber ein besonderer Genuß vorbereitet. Sie sollen dies Indianerfest Nachts bei großen Lagerfeuern sehen. Das ist die passende Beleuchtung. Unvergleichlich ist aber der hereindämmernde Abend. Wir haben noch Wettrennen gehabt zwischen Indianern und zwischen Indianern und Weißen. Nun hat aber die Aufregung sich allseitig gelegt. Die Indianer ziehen einstweilen ihrem einige Meilen entfernten Lager zu. Mann und Frau setzen sich auf einen Pony und nehmen die Kinder zwischen sich. Manche Indianer schweifen um die Wagen des Eisenbahnzuges und lungern nach einer Apfelsine oder nach einem Stück Braten. Unsere Neger, die sich außerordentlich erhaben dünken über diesen Söhnen der Wildniß, spielen den Großmüthigen. Nach der angeordneten Scene folgt ein Sichgehenlassen, und das war eben so interessant. Unsere Reisegefährten hatten sich Andenken erstanden. Alles war hoch bezahlt worden.

Jetzt erschallen ein Paar Pfiffe der Locomotive, dann kommt der Ruf „all on board“, und nun heißt es rasch

hinaufklettern auf den Zug, man riskirt sonst zurückzubleiben. Viel Rücksicht wird nicht genommen. Die Controlle unserer Eisenbahnen kennt man hier nicht, Jeder muß für sich selbst sorgen und aufpassen, daß er nicht zu Schaden kömmt. Von Bahnwärtern und deren Häuschen sehen Sie nicht die Spur. Einmal am Tage wird die Bahn begangen, gefährliche Stellen wohl öfter, im Uebrigen ist es Sache der Anwohner und derer, welche die Bahn überschreiten, sich vorzusehen. Man kennt weder Einhegung der Bahn, noch Verschluß der Uebergänge. Eine Warnungstafel erscheint genügend für die Sicherheit. In der Nähe größerer Ortschaften ist freilich da, wo stark benutzte Straßen über die Bahn führen, eine Aufsicht, aber man kann im Westen viele hundert Meilen reisen, ehe man eine derartige, bei uns so gewöhnliche Vorsichtsmaßregel erblickt. Wir sind an diesen so wenig umständlichen Betrieb bereits so gewöhnt, daß wir uns keine Gedanken mehr machen. Uebrigens sind für unsere Extrazüge sehr umfassende Vorkehrungen getroffen. Die Bahn ist eingleisig; der gewöhnliche Verkehr auf der Bahn muß also uns Platz machen und die Personen- und Güterzüge auf den Stationen halten, bis wir passirt sind. Das kann ihnen einen Aufenthalt von einem halben Tag verursachen. Nur bei der Langmuth der Amerikaner ist ein solches Verfahren durchführbar. Ich muß mich überhaupt oft darüber wundern, wie viel Geduld und Selbstbeherrschung diese als rücksichtslos verschrieenen Leute an den Tag legen. Wir kommen oft fünf oder sechs Stunden verspätet an eine Station, wo wir feierlich empfangen werden sollen, ich habe aber niemals ein Zeichen von Unmuth bemerkt. Wir fahren mit sehr mäßiger Ge-

schwindigkeit, die äußerste erlaubte Grenze ist, glaube ich, 25 englische Meilen. Wir können in jedem Augenblicke telegraphische Verbindung von dem Zuge aus mit den nächsten Stationen eröffnen, und eine sogenannte Pilot Enginn geht dem ersten Zuge vorauf. Der Dienst für diese vier Extrazüge erfordert große Anstrengungen. Wie mir Herr Villard sagt, sind 52 Locomotiven für die Zwecke dieser Reise in Anspruch genommen.

Spät Abends kommen wir nach Livingston. Erleuchtung, Schießen, Musik. Ich liege schon im Bett. Einige abenteuerlustige Reisegefährten lassen sich durch Landsleute am Bahnhofe verleiten, die Runde durch die Opernhouses und Saloons zu machen. Livingston ist ein noch blutjunger Ort. Am 1. April, sagte mir am andern Morgen ein Mann, mit dem ich mich in eine Unterhaltung auf dem Bahnhofe einlasse, stand noch nicht ein Haus von allen diesen; dort hinten, wo der Yellowstone River sich hinzieht, dessen Lauf Sie an den Bäumen verfolgen können, befand sich eine Anzahl Blockhäuser. Die ganze Stadt Livingston ist seit dem 1. April entstanden. Und sie hat schon Straßen mit stattlichen Holzbauten; sogar einige Ziegelsteinhäuser sind fertig, und vor dem 1. Juni gab es hier keine Ziegel! Eine Bank ist natürlich auch schon da und man zeigt uns den Neubau, der für dieselbe in Angriff genommen ist. Er hat 75 Fuß Front und 80 Fuß Tiefe, und das Haus wird solide aus Ziegeln hergestellt. Läden aller Art, Hotels, Pensionen, Bäder und Barbierstuben und alles andere Zubehör einer Stadt, natürlich auch Zeitungen sind in diesen sechs Monaten beschafft. Eine Avenue, die längs des Bahnhofes läuft, macht schon einen stattlichen Eindruck. In

den andern Straßen giebt es zwar noch große Lücken, an Pflaster wird noch nicht gedacht, aber längs der Häuser läuft der schon bekannte Bohlenweg. Livingston ist das Kind der Northern Pacific-Bahn, die hier Werkstätten, Locomotivschuppen 2c. hat aufführen lassen, durch die Eisenbahn ist es entstanden. Es hat mancherlei Quellen, die der Stadt eine selbständige Entwicklung ermöglichen, Kohlen und Bergbau sind in der Nähe, sodann als Mittelpunkt eines ziemlich ausgedehnte Viehzucht treibenden Distrikts, dann aber als Ausgangspunkt für Touristen in den Yellowstonepark hat Livingston Aussicht vorwärts zu kommen. Von hier ab läuft bereits eine Zweigbahn zum berühmten Nationalpark mit seinen Geysern, seinen Wasserfällen, seinen Schluchten. Vom Bahnhofe aus sehen wir die Lücke in dem Gebirgszuge, durch welche der Yellowstonefluß heraustritt. Es ist überhaupt der Rundblick vom Bahnhofe aus prachtvoll. Die Berge ziehen sich in einem weiten Bogen im Süden herum; es sind die Yellowstoneriver-Berge, im Norden sind es die Belt Range-Berge, und Livingston selbst liegt in der Mitte dieser von einer großartigen Gebirgsscenerie eingeschlossenen Ebene.

Hier bei Livingston verlassen wir den Yellowstonefluß, dessen Lauf wir Hunderte von Meilen gefolgt sind und gehen wieder über ins Missourithal. Wir sind schon seit gestern Morgen fortwährend stark gestiegen und haben eine Höhe von 4500 Fuß erreicht. Wir kommen jetzt recht eigentlich ins Felsengebirge. Glauben Sie aber nicht, daß wir uns stets durch enge Thäler winden. Zwischen den Bergzügen liegen vielmehr weite Ebenen, so weit, daß wir namentlich in diesen Tagen, wo der Rauch von

Waldbränden die Luft dunstig macht und die Fernsichten verhindert, oft auf eine Stunde oder länger ganz vergessen konnten, daß wir mitten in den Rocky Mountains uns befanden. Das nächste Ziel war Bozeman, eine Minen- und Ackerbaustadt schon etwas älteren Datums. Wir müssen zuvor die Wasserscheide zwischen den beiden Flußgebieten passiren. Es wird ein Tunnel gebaut, der auf 5572 Fuß Höhe das Gebirge in einer Länge von 3500 Fuß durchbohrt, der Tunnel ist indeß noch nicht fertig, und um den Betrieb der Bahn dadurch nicht länger aufhalten zu lassen, ist über den Sattel eine Bahn gelegt, die provisorisch benutzt wird, aber für den Fall, daß der Tunnel einmal unfahrbar sein sollte, liegen bleibt. Die Steigung ist zu stark, um den schweren Zug — derselbe besteht aus zehn großen Wagen — im Ganzen hinüber zu bringen. Mit großer Vorsicht werden je zwei Wagen über die allerdings etwas waghalsige Bahn geleitet. Es war eine langwierige Arbeit, voll Spannung und Genuß für uns. Wir gewinnen entschieden dadurch, daß wir nicht durch den Tunnel, sondern über den Scheitel fahren. Wir hatten großartige Gebirgspartien um uns, und die Beruhigung, welche wir empfanden nach Ueberschreitung der hölzernen Viadukte, die uns über Abgründe hinweg führten, erhöhte den Reiz. Wir kommen nahe an 6000 Fuß hoch, ehe wir wieder hinabsteigen. Dann werden die getrennten Glieder des Zuges wieder zusammengekoppelt. Wir rollen durch eine wilde Schlucht bergab und kommen ins Gallatinthal, ein weites, fruchtbares Thal. Man zeigt uns Fort Ellis und dann halten wir in Bozeman. Die Stadt mit einigen Tausend Einwohnern ist schon fast zwanzig Jahre alt. Ihren

Namen führt sie zu Ehren ihres Gründers, der mit einem Zuge Einwanderer hier Halt machte und fand, daß es sich hier gut Hütten bauen lasse. Seit St. Paul haben wir nicht eine so fertige Stadt gesehen; sie scheint aber längere Zeit in einem behaglichen Stillstande zugebracht zu haben, erst neuerdings mit der Eisenbahn ist wieder Leben und Fortschritt in den Ort gekommen. Am Bahnhof war eine kleine Ausstellung von Produkten, die auf der Ebene, die bei Bozeman sich ausbreitet, mit Hülfe künstlicher Bewässerung gezogen waren. Eine solche Ueppigkeit war uns noch nicht vorgekommen; vielleicht bedeutender noch für die Zukunft sind die Erze, welche in schönen Stücken ausgelegt waren: Eisen, reiche Golderze, silberhaltiges Blei, außerdem Kohlen. Wir steigen aus, um durch die Stadt gefahren zu werden. Ein Arzt hat mit zwei Reisegenossen auch mich in seinen Wagen genommen, und er unterläßt nicht, uns möglichst viel Gutes von seiner adoptirten Vaterstadt zu erzählen. Wie gesagt, Bozeman ist viel fertiger als die andern Städte, die wir an der Bahn gesehen haben. Man merkt, die Bewohner haben Zeit gehabt, auch an die Ausschmückung ihres Orts zu denken; man sieht nette Gärtchen, die Straßen sind sauber. In einem Bierlokal steigen wir ab. Ein Deutscher hält es; deutsche Namen werden auch hier mitten in den Rocky Mountains nicht selten. Nun geht es weiter. Wir müssen Helena noch einen Besuch abstatten, und Helena ist eine wichtige Stadt im Gebirge. Wir bleiben einige Stunden in der Ebene des Gallatinflusses. Ueberall treten uns Zeichen des Anbaues entgegen, was um so mehr in Erstaunen versetzt, als die Ebene in der beträchtlichen Höhe von etwa 4000 Fuß liegt;

uns begegnet eine Stagecoach. Nachmittags berühren wir die interessante Stelle, wo die drei Flüsse Gallatin, Madison und Jefferson sich vereinigen und den Missouri bilden, der zunächst noch ein Gebirgsfluß bleibt und von steilen Felswänden eingeschlossen, mehrere Male prachtvolle Wasserfälle bildet, dann endlich bei Fort Benton schiffbar wird bis zu seiner Einmündung in den Mississippi, nahe an 3000 Meilen lang. „Gallatin City", wo der Missouri entsteht, ist ein Dorf. Wir folgen nun dem neugeborenen Strome ein Stück bis Townsend, kreuzen hier den Missouri. Gleich darauf sind wir im Bahnhofe von Helena. Die Stadt selbst liegt weit ab, am Fuße der Berge, zum Theil in einer Einsenkung, während wir am Bahnhofe uns im Mittelpunkt einer weiten Thalebene umschauen. Unser Programm ist etwas ins Schwanken gekommen. Wir wissen nicht, ob wir die Nacht hier bleiben oder gleich weiter gehen. Inzwischen treffen wir auf dem Perron einige Deutsche, die uns von Helena erzählen. Sie sprechen nicht mit ganz ungetheilter Befriedigung. Den Winter und den Staub bezeichneten sie als unerträglich. Landsleute giebt es natürlich auch hier und zwar so zahlreich, daß sie einen deutschen Gesangverein bilden. Auch speciell von einer Bremer Firma hörte ich, daß es ihr gut gehe. Helena giebt sich 10 000 Einwohner, in Wirklichkeit hat es wohl nicht so viel, aber da es nicht nur auf einem goldgesegneten Boden steht, sondern das Centrum eines reichen Minendistrikts und der erste und bedeutendste Geschäftsplatz an der östlichen Seite des Felsengebirges in Montana ist, so hat es schon großstädtischen Anstrich. Augenblicklich ist der Bergbau, namentlich auf kostbare Metalle, noch der

hauptsächlichste Betrieb in Montana, wenn es auch scheint, daß die Viehzucht jenem bald den Rang an Werth des gelieferten Produkts ablaufen wird. Der durchschnittliche Ertrag an Gold ist 3 Millionen Dollars, an Silber eine halbe Million mehr, Kupfer fängt an, einen ansehnlichen Posten in der Ausfuhrliste abzugeben. Seit 1862 hat Montana 130 Millionen Dollars Gold geliefert. Eisen ist an vielen Stellen von Montana zu finden, bis jetzt aber noch nicht verwerthet worden. Kohlen sind reichlich vorhanden, der ganze Bergbaubetrieb ist aber noch in seinen Anfängen und mit Capital und Arbeitskraft noch viel zu machen. Ein weiterer Reichthum ist der Wald im Nordwesten des Territoriums, der erst jetzt, nachdem die Bahn fertig ist, nutzbar gemacht werden kann. Montana bietet in der Scenerie viel mehr Abwechselung als Dakota. Während im Osten erst noch die Prairie vorherrscht, dann die phantastischen Gestaltungen der Bad Lands auftreten, die durchfurcht sind von den mit reichem Alluvialboden gesegneten Flußthälern, gehört der westliche Theil des Territoriums dem Hochgebirge an, in welchem Schneegipfel, Kuppen, waldige Bergketten und Gebirgsseen große Abwechselung hervorbringen, und zwischen den Gebirgszügen finden sich dann wieder jene weiten Ebenen, von denen wir bei Bozeman, jetzt hier bei Helena, so auffallende Beispiele sehen. Montana hat Hülfsquellen, wie man sieht, die eine gedeihliche Entwickelung voraussehen lassen.

Nach einigem Zögern entschließen wir uns doch, die uns freundlichst angebotenen Wagen zu einer Fahrt nach der Stadt anzunehmen. Man hatte weiter aufwärts an der Bahn eine „Fair“ veranstaltet, wie ich vermuthe, eine

Ausstellung der Produkte dieser Gegend, und man erwartete, daß der Zug uns dorthin bringen werde. Die Zeit drängte aber, wir sollten noch vor Einbruch der Nacht über den Mullanpaß gebracht werden, der höher und schwieriger ist als der Uebergang über das Gebirge jenseits Bozeman. So also flogen wir in sausendem Galopp über die Ebene dahin nach Helena. Es ist ein wüstes, durchwühltes Terrain — hier ist Gold gegraben. Helena, ehemals weniger poetisch Crab Town genannt, liegt zu beiden Seiten der Last Chance-Schlucht, aus welcher für zehn Millionen an Klumpen und Staub des edlen Metalls gewonnen sind. Die Stadt hat Bibliotheken, höhere Schulen, eine Menge Kirchen verschiedener Bekenntnisse, ein Theater und mehrere Blätter. Helena scheint in raschem Aufblühen begriffen zu sein. Unser zuvorkommender Führer brachte uns zur Bank, dort zeigte man uns einige Klumpen (nuggets) Gold, die auf der Stelle gefunden sind, wo jetzt die Bank steht. Die Stadt erleuchtet sich mit elektrischem Lichte und hat Telephon-Verbindung. Wie alle Minenstädte hat Helena sehr viele lockere Elemente in seiner Bevölkerung, zu deren Zügelung die gewöhnlichen Organe nicht hinreichen. Eine freiwillige Sicherheitsbehörde — ein Vigilance Committee — hält Vehmengericht über die nichtsnutzigen Charaktere. Es giebt ihnen den guten Rath, sich zu entfernen, und wenn dieser nicht hilft, so sorgt es dafür, daß die Feinde der Gesellschaft zur Rechenschaft gezogen werden. Unser Führer, der Herausgeber eines der Blätter von Helena, läßt freilich Nichts auf die Stadt kommen. Leider war die Luft wieder so voll Rauch, daß wir von der großartigen Umgebung nur einen Augenblick eine Ahnung

erhielten. Der Missourifluß ist nur 10 Meilen von Helena entfernt und die berühmten Gates of the Rocky Mountains, ein Durchbruch des Flusses durch einen Ausläufer des Felsengebirges, eine der großartigen Naturschönheiten des Westens, die wir leider zu sehen uns versagen mußten, sind verhältnißmäßig nahe. Nach einer raschen Umfahrt werden wir wieder am Zuge abgesetzt. Wir dampfen nun der Wasserscheide zwischen dem Atlantischen Ocean und dem Stillen Weltmeere zu. Der Mullantunnel, der auf 5547 Fuß Höhe die Kette durchbricht, ist auch noch nicht fertig und voraussichtlich wird der Bau auch noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Wie beim Bozemanpaß ist also auch hier eine Bahn provisorisch über den Sattel gelegt, steil und mit lauter provisorischen Werken. Leider wird es schon dunkel, als wir noch im lieblichen Prickly Pear-Thal dahinfahren. Die großartige Gebirgsscenerie, die sich beim Uebergange über das Gebirge darbietet, geht uns verloren. Es ist wieder mühsames Werk. In zwei und zwei Wagen werden wir die steile Höhe hinaufgeschleppt. Wir sehen kaum noch Etwas, wir ahnen nur, daß wir an Abgründen dahin fahren — von Zeit zu Zeit gewahren wir tief unter uns ein Licht —, wir hören, daß wir auf knarrendem Holzwerk über Schluchten wegeilen. Es hat sich unser Aller eine gewisse Erregung bemächtigt. Wir stehen auf der Plattform und schauen hinaus in die dunkele Nacht, und suchen uns über den Weg, den wir zurückgelegt haben, klar zu werden, so viel das matte Mondlicht, das nun durchbricht, es gestattet. Um die Schauer noch zu erhöhen, steht ein Gewitter am Himmel und Blitze leuchten auf. Wir fühlen wohl, daß der kleinste Unfall verhängnißvoll

werden kann; der Conductor und die Brakesmen arbeiten mit gespanntester Aufmerksamkeit. Da sind wir endlich auf der Scheide, 5773 Fuß. Eine Tafel mit dieser Ziffer bezeichnet die Stelle. Immer eine respektable Höhe, aber mit Recht wird zu Gunsten der Northern Pacific-Bahn darauf aufmerksam gemacht, daß sie in Vergleichung mit den centralen Pacific-Bahnen um mehrere Tausend Fuß niedriger den Kamm des Felsengebirges überschreitet. Jetzt geht es abwärts. Wir halten endlich an einer Station, welche den für die von der Höhe Herabkommenden tröstlichen Namen „Terra-Firma" führt. Hier warten wir die anderen Wagen ab. Es vergehen Stunden, bis sich die Wagen wieder zusammen finden. Wir sind inzwischen müde geworden und gehen zur Ruhe. Ich schlafe schon, als ich plötzlich sehr unsanft hin- und hergeschleudert werde. Ich höre, wie meine Reisegefährten, die noch mit dem Auskleiden beschäftigt sind, einer über den anderen fallen; man fragt sich besorgt, ob man Schaden genommen hat. Glücklicherweise ist nicht einmal eine Beule zu verzeichnen. Der Zug hält. Was ist geschehen? Nun wir sind, um mich technisch auszudrücken, telescoped worden oder vielmehr, haben uns selbst telescoped, d. h. der hintere Theil unseres Zuges ist in den vorderen gerannt. Und das ist so zugegangen. Als wir von Terra Firma ab uns in Bewegung setzen und der Zug abwärts rollt, sieht ein Neger, der auf der Plattform des zweitens Wagens steht, in welchem unsere englischen Herren einquartirt sind, daß der nächste Wagen plötzlich zurückbleibt und in der Dunkelheit verschwindet. Er zieht an der Schnur und giebt dem Locomotivführer das Haltsignal. Die Maschine mit den zwei nächsten

Wagen steht still. Da kommt der losgerissene größere Theil des Zuges — unser Eßwagen voran — herangerollt und jagt in den nächsten stehenden Wagen hinein, sprengt das Dach und ein Stück der Seitenwände weg und bringt hinein, bis der eiserne Truck, auf welchem das Obergestell ruht, ihm Halt gebietet. Glücklicherweise kommen wir Alle mit dem Schrecken davon, selbst die Engländer haben nicht die geringste Verletzung erlitten. Sie haben tief im Innern ihres Wagens gesessen. Für Herrn Villard, der mit Frau und vier Kindern den letzten Wagen des Zuges inne hat, ist der Moment, bis er sich überzeugt hat, daß kein Menschenleben gefährdet ist, höchst peinlich. Die Trümmer des beschädigten Wagens liegen neben dem Zuge, Alles läßt das Schlimmste fürchten, als die Engländer mit männlicher Liebenswürdigkeit Herrn Villard zurufen, er möge sich keine Sorgen machen, Niemand ist verletzt. So endete der Tag vor der Last spike-Ceremonie.

Der letzte Nagel.

Am Deerlodge River, 8. September 1883.

Also jetzt sind wir an der Stelle, wo das Ereigniß sich vollziehen soll, das wir durch unsere Gegenwart zu beehren von der Northern Pacific=Bahn eingeladen worden sind, und dessentwegen man uns mit einer Gastlichkeit ohne gleichen Tausende von Meilen über Meer und Land hierher befördert hat. Eine gewisse feierliche Stimmung überkommt uns, als wir zwischen 10 und 11 Uhr Morgens mit Kanonendonner, Musik und dem Geschrei einer zahlreichen Menge empfangen werden und wir unsern Zug verlassen, um den Festplatz zu betreten. Eine hölzerne Festhalle, nach Süden hin offen, mit aufsteigenden Sitzreihen für vielleicht Tausend Menschen, reich mit amerikanischen, englischen und deutschen Flaggen und mit Grün geschmückt, erhebt sich auf dem mit einem Bretterboden versehenen Schauplatz des interessanten Ereignisses. Wir sind nicht die Ersten an Ort und Stelle, die vom Westen, die Männer aus Oregon, Washington Territory, aus Californien sind vor uns angekommen und begrüßen uns. Wir sind hier zwar mitten in der Wildniß, aber eine landeseingeborene Bevölkerung — wenn der Ausdruck bei diesen erst seit Kurzem ange=

siedelten Gegenden zulässig wäre — hat sich doch hier zusammengefunden. Farmer, Bergleute, Ranchers und Cowboys aus der Grafschaft und der fernern Umgegend sind mit Frau und Kind anwesend. Das große Ereigniß hat sie angezogen. Hier soll die Verbindung der östlichen mit der westlichen Strecke vollzogen und von hier der Welt feierlichst verkündet werden, daß die Northern Pacific-Bahn vollendet ist. Eine provisorische Bahnstrecke von vielleicht 1000 Yards umgeht die Stelle, auf welcher die Vereinigung gefeiert wird; es giebt nämlich schon durchgehende Züge. Auf der eigentlichen Bahn soll vor unsern Augen die letzte Viertelmeile Schienen gelegt werden. Eine Arbeiterabtheilung kommt von Westen, die andere von Osten und die Stelle, wo sie sich treffen werden, ist durch eine Tafel bezeichnet, auf welcher mit großen Buchstaben geschrieben steht:

Lake Superior 1198 Miles
Puget Sound 847 Miles.

Wenn ich noch hinzufüge, daß der Punkt, wo diese beiden Linien sich treffen müssen, in Deer Lodge County, gerade nördlich von Deer Lodge City liegt, so hätte ich Ihnen zur Orientirung genug gesagt. Vor uns, d. h. wenn wir von der Tribüne aus südwärts blicken, öffnet sich ein Thal mit breitem Eingange. Die Berge sind nicht großartig, kahl, da und dort ein Cottonwood-Baum, der unserer Pappel ähnelt; hinter uns fließt der Deer Lodge River durch ein wildes und bewaldetes Thal. Die Luft ist dick und trüb. Fernsichten sind verschlossen, dadurch erhält die Gegend, in der die Feier stattfindet, etwas Beengendes. Ab und zu bricht die Sonne durch, aber die Luft bleibt undurchsichtig. Einstweilen haben

wir zu warten, bis die uns nachfolgenden Züge heran sind. Sie alle haben die schwierige Fahrt über die Gebirgsstrecke bei dem Mullanpaß heute Morgen zu überwinden gehabt. Wir haben gestern Abend erfahren, wie mühselig der Uebergang ist, und in Erinnerung des Unfalls, der uns betroffen, wünschen wir um so lebhafter, daß unsere Reisegefährten wohlbehalten bei uns sein mögen. Aber es vergeht lange Zeit, bis nur der zweite Zug kommt. Also Geduld, und Geduld kann man von den Amerikanern lernen. Es ist merkwürdig, wie diese so rastlos vorwärts strebenden Amerikaner sich mit solcher Ergebung in das Unvermeidliche finden. Sie haben mehr Ausdauer als wir. Unsere vom Westen gekommenen Festgenossen haben Portland am Mittwoch Abend verlassen, und bis heute, Sonnabend Morgen, sind sie beständig unterwegs gewesen. Nachdem sie der Ceremonie, für welche im Programm zwei Stunden angesetzt sind, beigewohnt haben, kehren sie wieder um. Den Leuten ist das nicht zuviel. Und hier in der Wildniß wird natürlich nicht einmal ein Festbankett stattfinden. In ihren Wagen werden sie freilich als Gäste der Bahn so gut versorgt sein wie wir. Inzwischen haben wir Zeit, uns umzusehen. Der Festplatz freilich ist einfach, aber in der hier sich drängenden Menge sucht man nach diesem und jenem und macht neue Bekanntschaften. Ich werde mit dem Mayor von Seattle bekannt. Er ist ein Oldenburger von Geburt, Herr Strube. Aber so bekannt mir das Land der Heimath des Mayors von Seattle ist, so absolut fremd ist mir die Stadt, an deren Spitze er steht. Nun, sie liegt noch jenseits Portland, im Washington Territory am Puget Soud. Herr

Strube hofft mich dort zu sehen. Der langjährige Lloyd-capitän, Herr Oterendorp, welcher lange in S. Francisco Direktor der Pacific-Küsten-Dampfschifffahrt gewesen ist, lebt jetzt, nachdem er in die Dienste der Oregon Railway and Navigation Company übergetreten ist, als Hafen-Capitän in Portland und befindet sich unter den Gästen; ich lernte mehrere der Gouverneure der Territorien kennen, durch die wir reisten, den deutschen Consul aus San Francisco, Herrn Rosenthal; Dr. Landau, einen Berliner, der große Reisen unternommen hat. Unerwartet stoße ich auf einen engeren Landsmann. Ich habe schon gesagt, daß wir mit Kanonendonner empfangen worden sind. Artillerie der Ver.-Staaten-Armee gab den Salut. Eine halbe Batterie war in Front des „Last Spike Pavillion" aufgestellt, und sie ist aus einem der nächsten Forts, nicht weiter als 200 Meilen von hier, gekommen. Einen stattlichen Unteroffizier oder Sergeanten dieser Truppe sah ich im Gespräch mit Mitgliedern der deutschen Gesellschaft. Man ruft mich herbei und stellt mich dem Soldaten vor, einem Bremer. Mein Landsmann wußte nicht viel mehr von der Heimath, und sein Interesse schien auch ganz seinem Beruf zu gehören, ja die Heimath mußte ihm wohl gleichgültig geworden sein. Der Capellmeister des Militärmusikcorps war ein Gothaner.

Eine Gruppe Indianer war auch zur Feier herbei gezogen, der Häuptling sollte auch an der Ceremonie mit theilnehmen und dadurch, daß er den letzten Hammerschlag mitthat, gewissermaßen das Bestehen der Bahn gutheißen. Wenn ich nicht irre, sind wir hier innerhalb einer Indianerreservation. An Unterhaltung fehlte es nicht, aber es war doch eine willkommene Botschaft, als

es hieß, daß im Zuge ein Frühstück bereit stehe. Wir hatten zwar noch eine kleine englische Meile zu wandern, ehe wir unsern Zug erreichten, der weit weggeschoben war, aber eine Erholung und Erfrischung war nothwendig. Um 10 Uhr hatte die Ceremonie beginnen sollen, um 1 Uhr sollten wir schon wieder westwärts unterwegs sein. Erst um 3 Uhr kam der vierte Zug unserer Expedition von Osten an. Jetzt waren wir alle zusammen. Manche hatten wir seit Minnetonka nicht gesehen. Endlich konnte also die Feier beginnen, sie ward würdig durch Musik eingeleitet. An dem einen Ende der Festhalle hatten auf erhöhtem Sitze die Redner und auserlesenen Gäste Platz genommen. Herr Villard, von seiner Familie umgeben, bildete den Mittelpunkt, die Gesandten, die Mitglieder der Unionsregierung, die Direktoren der Bahn, die Gouvernors der Staaten, welche die Northern Pacific-Bahn berührt, mehrere hervorragende deutsche und englische Gäste, wie die Prof. Gneist und Hofmann, Sir J. Hannen u. A. sitzen in seiner Nähe. Ich muß Sie im Voraus darauf aufmerksam machen, daß diese oratorische Parade recht lange dauert, mehr für amerikanische, als deutsche Aufnahmefähigkeit berechnet. Das Publikum im Allgemeinen, nämlich alle die Leute, welche nicht besonders eingeladen waren, Platz zu nehmen, standen am Eisenbahndamme vor der Tribüne, einige Posten von der Artillerie hielten vor der Tribüne freie Bahn. Nun ergriff Herr Villard das Wort und las die Inaugurationsrede vor. Sie war englisch abgefaßt. Eine autorisirte deutsche Uebersetzung war uns mitgetheilt worden. Herr Villard wandte sich zunächst an seine Gäste, um ihnen für ihr Kommen zu danken. „Die

Bevölkerung der von unserer Bahn durchschnittenen Staaten und Territorien besteht zu einem ansehnlichen Theile aus den hier vertretenen europäischen Nationalitäten. Aus diesem Grunde haben wir es für angemessen und geziemend gehalten, gewissermaßen die alte und die neue Welt zu diesem feierlichen Vorgange einzuladen.“ Auf die Geschichte der Bahn übergehend bemerkt Herr Villard sodann:

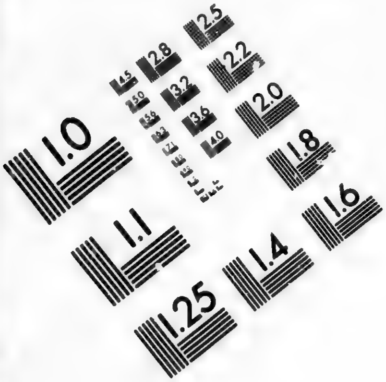
„Dank der Voraussicht Präsident Thomas Jefferson's wurden vor nahezu achtzig Jahren Lewis und Clark in Stand gesetzt, sich als erste Erforscher von anglo-amerikanischer Abstammung den Weg durch diese Berge zu erkämpfen und den Schleier zu lüften, welcher für die civilisirte Welt bis dahin über den vom oberen Missouri bewässerten Gegenden, dem Yellowstonegebiet und dem des Columbia und seiner Nebenflüsse lag. Die Vollbringungen dieser begabten und furchtlosen Männer bildeten das reiche Samenkorn, dessen zur vollen Reife gediehene Ernte wir heute feiern.

„Beredetere Lippen als die meinigen werden Ihnen den langen und eigenthümlichen, aber interessanten Entwickelungsgang schildern, vermöge dessen unser Unternehmen allmählich aus den Entdeckungen erwachsen ist, welche damals mit so viel Muth und Findigkeit gemacht wurden. Sie werden Ihnen sagen, wie die Geschichte dieser Entdeckungen es war, die vor einem halben Jahrhundert zuerst die prophetische Vision einer dem Wege von Lewis und Clark entlang führenden Ueberlandbahn aufsteigen ließ, und wie diese Vision nach ihrem ersten Auftauchen in Schrift und Druck die Seele eines Mannes mit so feuriger Gewalt packte, daß er sich einem neuen

Apostel gleich erhob und der Verkündigung seiner Ueberzeugung nicht nur die besten Jahre seines Lebens, sondern auch Alles, was er besaß, opferte. Sie werden hören, wie er schließlich zum Märtyrer dieser Ueberzeugung wurde, wie aber, trotz der Niederlage ihres ersten Propheten, der Gedanke einer Bahn nach dem Stillen Ocean Gläubige fand, sich ausbreitete und ins Volk drang, bis er endlich zur Bedeutung einer der vornehmsten Zeitfragen und zum Gegenstand der nationalen Gesetzgebung erwuchs. Sie werden hören, wie die nördliche Linie, die zuerst die einzige war, von welcher überhaupt gesprochen wurde, nach und nach an Anhängerschaft verlor und andere Linien in den Vordergrund traten. Sie werden sehen, wie die eigenartige Gestalt eines von seiner Ueberzeugung erfüllten Träumers auf dem Schauplatz erscheint, zuerst als der Verkündiger jener seltsamen, sodann als der treibende Geist bei der formellen Geburt und Taufe unseres Unternehmens durch die Congreßacte von 1864. Sie werden hören, wie dieser Congreß-Freibrief in Folge gewisser darin enthaltener abnormer Bestimmungen unfähig war, der Corporation wirkliches Leben zu verleihen, und wie sie schließlich in die Hände weiser, erfahrener und einflußreicher Männer überging, die aber fürs Erste gleichfalls außer Stande waren, die nöthigen Capitalien aufzubringen, bis jene Bestimmungen durch eine Amendirung der Congreßacte beseitigt waren. Und dann wird jene glänzende Episode unserer Geschichte an Ihrem Auge vorüberziehen, in welcher der fähige und schneidige Mann, den ich stolz bin, hier an seiner richtigen Stelle zu meiner Rechten zu sehen, die Hauptfigur derselben war und welchem die Compagnie von Allen zu-

meist ihre thatsächliche Existenz verdankt. Sie werden daran erinnert werden, wie die hoffnungsvolle Helle dieser Periode durch die schwarze Nacht der großen Krisis von 1873 verfinstert wurde. Unsere Schöpfung schien in einen bodenlosen Abgrund verloren zu gehen. Aber dank der dem hingestreckten Körper innewohnenden Lebensfähigkeit und der kurz entschlossenen Anwendung der heroischen Heilmittel der Pfandrechtsvollstreckung und der Reorganisation sollte eine vollständige Auferstehung folgen. Dieselbe vollzog sich nicht in der Gestalt einer unmittelbaren Rückkehr zur Lebensthätigkeit. Jahre eines allmählichen Erholens hatten erst bis zu dem außerordentlichen Wiedererwachen von Handel und Industrie im Allgemeinen und der Eisenbahnunternehmung im Besonderen in den Jahren 1879 und 1880 zu folgen. Die Arbeiten an der Hauptlinie, fuhr Redner fort, wurden zuerst auf dem Westufer des Missouri, im Frühjahr 1879 und im Herbst desselben Jahres bei dem Zusammenfluß des Columbia und des Snake River aufgenommen. Die Entfernung zwischen den beiden Endpunkten betrug damals 1222 Meilen. Die 217 Meilen vom Missouri nach dem Yellowstone wurden im Juni 1881, die 225 Meilen vom Columbia nach dem Lake Pend d'Oreille im November 1881 vollendet. Die Fertigstellung der 340 Bahnmeilen im Yellowstonethale nahm siebenzehn Monate, jene der 194 Meilen durch die Schlucht des Clarks Fork nach Missoula neunzehn Monate, diejenige endlich vom oberen Yellowstonethal nach Helena und von dort bis zu diesem Punkte des Zusammentreffens der Geleise neun Monate in Anspruch. Auf diese Weise wurden die ersten 442 Meilen der ganzen zu bauenden Meilen-





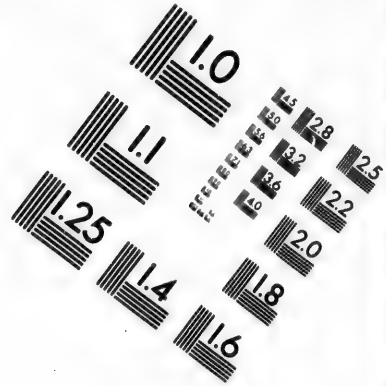
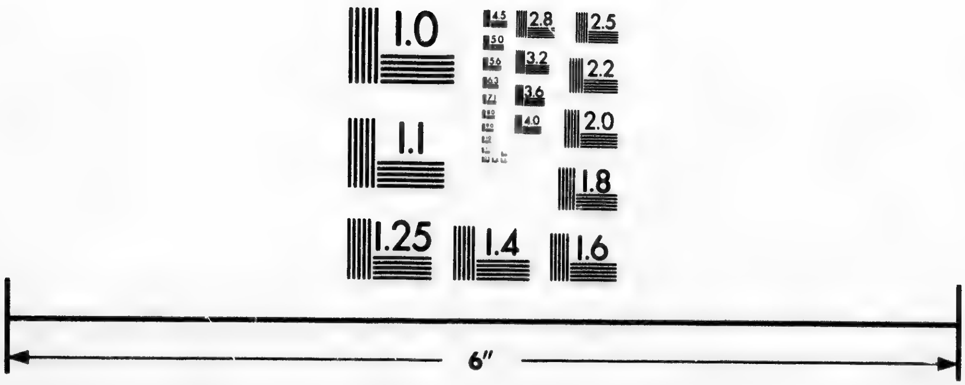
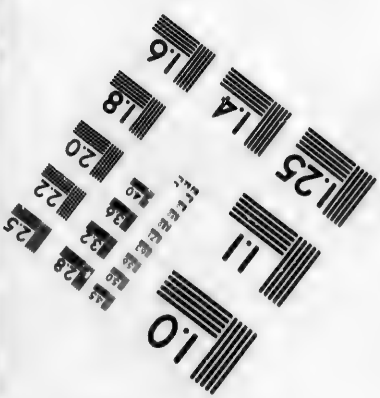
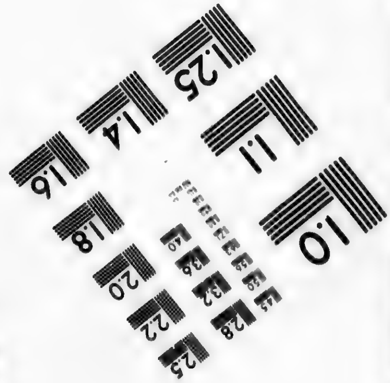


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)







zahl, d. h. die Missouri- und die Pend d'Oreille-Division, in zwei Jahren und acht Monaten vollendet, während die anderen 780 Meilen nicht einmal zwei Jahre erforderten. In der nämlichen Zeit wurde auch der Bau der Brücke bei Bismarck ausgeführt. Die Verlängerung der Hauptlinie aber längs des Columbia bis Portland wurde in einer Ausdehnung von 250 Meilen durch eine andere Compagnie, und 1000 weitere Meilen von verschiedenen Zweig- und verbündeten Unternehmungen vollendet.

„Wie leicht lassen sich diese Zahlen benennen, und wie einfach scheint die Sprache, die sie reden! Aber ihre wirkliche Bedeutung geht leicht über den großen Betrag von Zeit und vollendeter Bahnmeilenzahl hinaus, die sie namhaft machen. Sie stellen eine mächtige Summe von menschlicher Geduld und Beharrlichkeit, von Thatkraft und Muth, von Mühsal und Entbehrung dar. Lassen Sie mich bei dieser feierlichen Gelegenheit bekennen, schloß dann der Redner, daß unser Werk nie hätte vollendet werden können ohne die Freigebigkeit des Volkes der Vereinigten Staaten, welches, durch die Bundesregierung handelnd, uns in unserer Landschenkung ein festes Fundament gab; ohne die Hingabe und die Geschäftstüchtigkeit der Männer, welche unser Schiff in den Tagen der Noth und Gefahr steuerten; ohne die hochherzige Nachsicht unserer Actionäre; ohne das Vertrauen des Publikums; ohne die mächtige Unterstützung unserer finanziellen Verbündeten; und last, but far from least, ohne die Geschicklichkeit und Zuverlässigkeit der Beamten und Angestellten der Gesellschaft und die Myriaden

wackerer Arbeiter, welche in unserm Dienst ihr Brod im Schweiße ihres Angesichts erwarben."

Seine Schlußworte werden mit Jubel aufgenommen. Nun ergreift Mr. Evarts das Wort. Der geistreiche Redner hatte hier eine Aufgabe, die ihm zur Entfaltung seines Humors, seines Sarkasmus keine Gelegenheit bot. Er sprach über den Nordwesten, über die Geschichte der Entdeckung dieser ungeheuren Länderstrecken, die wir durchfuhren, über die diplomatischen Streitigkeiten mit Spanien, mit England, Erörterungen, die sich unter Umständen mit Nutzen lesen lassen, aber vor einem sehr gemischten Publikum, das schon durch stundenlanges Warten erschöpft war, weniger am Platze schienen. Doch wußte Redner dem Schlusse seiner Rede Flug und Pathos zu geben. Nach ihm sprach Mr. Billings, einst Vorsitzender der Northern Pacific-Bahn, um deren Leitung er große Verdienste gehabt hat. Er hatte wohl Ursache zu klagen, daß diese Bahn so mühsam sich ihren Weg ins Leben zu erringen hatte. Es hat lange Zeit gedauert, bis die Nation und der Congreß für die Bedeutung dieser nördlichen Bahn Interesse gewonnen hat. Die Union und Central Pacific war ein Kind des Krieges. Damals, als der Bürgerkrieg die Einheit der Nation zu zerreißen drohte und man fürchtete, daß der Westen, daß Californien der Union verloren gehen könne, verlangte man die Union Central Pacific. Sie sollte das eiserne Band sein, welches Californien an die Union fesselt. Auch die Atlantic und Pacific-Linie auf dem 35. Grad n. B. über Santa Fé hatte viele Fürsprecher, sie folgte dem Einwanderer-Pfade, die Texas Pacific auf dem 32. Grad n. B. wurde von Jefferson Davis, als er

Kriegssekretär war, betrieben. Die Northern Pacific hatte keinen Anwalt bei der öffentlichen Meinung. Der Missionar Whiteman mußte seine wunderbare Reise durch den Continent machen, um das Staatsdepartement zu Washington darüber aufzuklären, daß die Vereinigten Staaten Gefahr liefen, alles Gebiet nördlich vom Columbia River durch den Ashburnton-Vertrag zu verlieren. Wie konnte bei der völligen Unkenntniß der Region des Nordwestens, wo nur wilde Indianer und einige Soldaten in Forts versteckt hausten, ohne Unterstützung der Regierung gebaut werden. Eine Landschenkung wurde gewährt, aber wer wußte damals, was sie werth war! Und selbst diese Schenkung wurde eifrig angefochten. Mr. Billings ging nun des Weiteren auf die Schicksale der Bahn ein, gedachte derer, welchen sie ihre Erbauung verdankt. „Ich bin dankbar, daß ich diesen Tag erlebe," schloß der Redner tiefbewegt.

Der Sekretär des Innern, Mr. Teller, welcher bei der Festfahrt die Vereinigten Staaten-Regierung vertrat, sprach sich über die Bedeutung der Bahn aus. Der englische Gesandte wurde darauf von Herrn Villard der Versammlung vorgestellt und nach einigen beglückwünschenden Worten führte er seinen Landsmann Sir James Hannen ein, welcher Namens der englischen Gäste mit jenem vollendeten parlamentarischen Takte, der ihn auszeichnet, in längerer Rede, für die den fremden Gästen erzeigte Rücksicht dankte und Freude aussprach, daß in diesem großen Unternehmen England durch die Thatkraft seiner Nachkommen einen Triumph feiere. Herr v. Eisendecher führte nun die deutschen Redner ein. Er selbst zollte Herrn Villard in herzlichen Worten die

verdiente Anerkennung und hob hervor, wie Deutschland ein Recht habe, stolz zu sein darauf, daß einer seiner Söhne dies große Werk vollendet habe. Darauf sprach Prof. Gneist Namens der deutschen Gäste. Er wünscht der amerikanischen Nation Glück zu ihrem Unternehmungsgeist, zu ihrer Thatkraft und Geschicklichkeit. „Möge," schloß er, „die Nord-Pacificbahn für immer sein was sie heute ist: die Hauptlinie der nordischen Colonisation für Amerika und Europa, ein eigenes Band der Civilisation des Ostens und Westens, der alten und der neuen Welt, eine Zierde dieser Nation und dieses Zeitalters, ein dauerndes Denkmal zu Ehren eines edlen Sohnes unseres alten Deutschlands, Herrn Henry Villard. Der letzte Nagel, den seine Meisterhand alsbald einfügen wird, möge die Bestimmung erfüllen, die civilisirten Völker der Erde zusammenzunieten zu dauernder Brüderlichkeit als ein Pfand des Friedens für das nächste Geschlecht."

Alsdann trat von deutscher Seite noch Geh.-R. Prof. Hofmann hervor und führte in seiner Beglückwünschungsrede den Gedanken durch, daß das Zeitalter der Wunder nicht vorüber sei, daß vielmehr mit unserem Jahrhunderte das Zeitalter der Wunder ganz eigentlich erst gekommen sei, daß in keiner Periode so große, so staunenswerthe Wunder verrichtet worden seien, wie in unserer Zeit. „Freilich ist das moderne Wunder ein ganz anderes, als das antike, als das Wunder des Mittelalters. Das antike Wunder ist die absolute Verneinung, das moderne die rückhaltlose Anerkennung der Naturgesetze. Das Wunder der Vergangenheit vollzieht sich unter Hintansetzung, das Wunder der Gegenwart unter Mitwirkung der Naturgesetze. Je sorgfältiger Einer diese Gesetze

erforscht, je besser er sie erkannt hat, je unbedingter der Gehorsam, den er ihnen leistet, desto bessere Aussicht hat er, daß ihm heutzutage ein Wunder gelingt. In diesem Sinne glauben wir Alle an Wunder. Meine Herren! Seit uns die atlantische Woge von unserem lieben Vaterlande trennt, seit wir auf dem gastlichen Boden dieses Landes stehen, seit uns der neue Metallweg in Sturmeseile über den amerikanischen Continent hinweggetragen hat, sind uns der modernen Wunder nicht wenige entgegengetreten, — keines größer, keines staunenerregender, keines segensreicher, als dasjenige, welches sich in der nächsten Stunde unter unseren Augen vollziehen wird: „Die Vereinigung der Gewässer des stillen Meeres mit den Fluthen des atlantischen Oceans."

„Die Folgen dieser Vereinigung — wer könnte sie ihrem ganzen Umfange nach in diesem Augenblicke überschauen? Lassen wir aber die jüngste Vergangenheit dieses Landes an unserem Geiste vorüberziehen, vergegenwärtigen wir uns den Aufschwung, welcher sich aller Orten kundgiebt, so braucht das Auge nicht in eine allzu ferne Zukunft zu schweifen, um die neuerschlossenen Lande von Tausenden und Abertausenden glücklicher Bürger der großen Republik bewohnt zu sehen, und diese Tausende und Abertausende werden nicht müde werden, den deutschen Mann zu preisen, welcher, indem er die Natur durch Erforschung ihrer Gesetze beherrschen lernt, das neueste Wunder des neunzehnten Jahrhunderts zu Stande gebracht hat."

Die Reihe der Reden beschlossen die Governors der Territorien, durch welche wir gefahren waren oder noch fahren werden. Es sprachen nur die Herren J. Rusk für

Wisconsin, Ordway für Dacota, Crosby für Montana, Moody für den Staat Oregon und schließlich Newell für Washington Territory. Die Herren faßten sich kurz, indem ein jeder die Bedeutung der Bahn für die betreffenden Gebiete hervorhob. Wir hatten tapfer ausgehalten. Die Sonne neigte sich schon zum Untergange, als wir aufbrachen, um dem symbolischen Acte der Vollendung der Bahn beizuwohnen, aber es währte noch eine geraume Weile, ehe der letzte Nagel eingetrieben werden konnte. Die Gesellschaft wogte hin und her, die Landesangehörigen und die Fremden bunt durcheinander. Wenn ich die wenigen mehr decorativ verwendeten Indianer, einige Neger und Chinesen abrechne, die sich im Gewühl bemerklich machten, so war ich erstaunt, wie wenig die Menschheit hier von einer ähnlichen Versammlung, welche sich vielleicht in der Lüneburger Heide oder im Harze zu einer solchen Feier zusammengefunden hätte, verschieden war. Es gab einige romantische Gestalten, die Cowboys z. B., die Hirten, die mit einem lebhaften Gefühle für Unabhängigkeit begabt, manchmal ein „freies Leben" führen, welche sich einigermaßen fremd bei uns ausgenommen haben würden, aber wie gesagt, im Ganzen und Großen merkt man es den Menschen nicht an, daß wir 5000 engl. Meilen und mehr von Haus entfernt sind. Um die symbolische Handlung vollständig zu machen, wird ein Stück der Bahn, das vor dem Pavillon lag, erst jetzt mit Schienen belegt und wir sollten und konnten die Schnelligkeit der Arbeit bewundern. Alles lag freilich fertig: die Schienen wurden auf Karren — von beiden Seiten findet die Legung statt — über den mit Schwellen belegten Damm gefahren, Stück für Stück

wird abgeworfen, und hurtig ergreifen die Arbeiter die Schiene, passen sie der vorhergehenden an und schlagen die Nägel ein. Es ist indeß noch Zeit, einem vierfüßigen Ehrengast bei dem Feste Aufmerksamkeit zu schenken. „Nig“, ein behäbiges Rößlein mit Blumen und Bändern geschmückt, spielt auch seine Rolle. Es zieht den Karren, der die Schienen zum Abschlusse der Bahn bringt. Nig ist lange im Dienste der Gesellschaft und seine Großthat ist, daß er den Karren von Mandan, 750 Meilen Weges, durch die Bad Lands, den Yellowstone aufwärts, über das Gebirge bis an Ort und Stelle gezogen hat.

Der Wettkampf zwischen der von Osten und der von Westen kommenden Arbeitspartie entzündet die Leidenschaft, aber eine Uebereilung, durch welche der Karren umgeworfen wird, verdirbt dem Westen das Spiel. Jetzt ist das Schienengeleise fertig und der letzte Nagel soll an der letzten Schiene eingetrieben werden. Es ist ein Programm für diese feierliche Handlung entworfen; Photographen haben ihre Instrumente auf die Stelle gerichtet, unser Maler überschaut den Plan, aber der Amerikaner kennt keine Rücksichten in solchen Augenblicken. Alles drängt zu der Stelle; ein dichter Knäuel umgiebt Herrn Villards überragende Gestalt, alle Feierlichkeit ist davon. „Der goldene Nagel, der goldene Nagel,“ schreit man. In der That hatten wir bisher immer von einem goldenen Nagel gehört, der dort eingeschlagen werden sollte. Ein goldener Nagel hätte, abgesehen von dem herkömmlichen Gebrauche, gerade hier eine besondere Berechtigung gehabt. Deer Lodge County, der Bezirk, in welchem die Feierlichkeit vor sich geht, ist das Goldland Montana's; die Goldwäschereien am Flusse,

der einige hundert Schritt von der Stelle vorbeifließt, wo der Hammer geschwungen werden soll, um den „letzten Nagel" einzuschlagen, haben die ersten Ansiedelungen Montana's herbeigeführt. Ein goldener Nagel wäre also als Symbol angebracht gewesen. Indeß der eiserne, gerade der, welchen Herr Villard jetzt mit ausgestrecktem Arme hoch hält, gefällt mir besser. Er ist vielsagender, bedeutungsvoller. „Ich habe keinen goldenen Nagel, sondern einen eisernen," ruft Herr Villard, „den ersten Nagel, der bei Beginn des Baues eingeschlagen worden ist, er soll der letzte sein." Und da der Mann ermittelt ist, der seiner Zeit den ersten Nagel eingeschlagen hat, ist er an Ort und Stelle gebracht, um auch den „letzten" Nagel einzuschlagen. Unter dem Krachen der Freudenschüsse und den Fanfaren der Musik schlägt nun Davis den Nagel ein, Herr Villard thut einen Schlag, der frühere Präsident Billings, Frau Villard, Evarts, Schurz, Grant, und dem dreimonatlichen Söhnchen des Herrn Villard, giebt der Vater den Hammer in die Hand und es schlägt auch auf den letzten Nagel, der das Werk fertig macht, durch welches sein Vater sich einen Namen in der Geschichte des Nordwestens gesichert hat. Nun rückt von Osten und von Westen ein mit Fahnen und Kränzen geschmückter Zug heran; über dem letzten Nagel berühren sie sich. Die Locomotivführer springen von ihren Maschinen herunter, reichen sich die Hand — und die Feier ist zu Ende. Der Telegraph hat die Nachricht nach allen Theilen der Union, nach Europa getragen. In allen Städten des Nordwestens der Union, welche an der Vollendung der Bahn Interesse haben, werden Kundgebungen der Freude erfolgen. Die Musik spielt

Yankee doodle, dann ein God Save the Queen, die Wacht am Rhein und aus Artigkeit gegen die abwesenden Freunde die Marseillaise. Allgemeiner Aufbruch. Glücklich die, welche in den Cars ihre Heimath haben, wo ein wohlbereitetes Mahl ihrer harrt. Die Zuschauer, die von nah und fern zu Wagen und zu Pferde gekommen sind, — und es sollen ihrer Manche 50 Meilen nicht gescheut haben — müssen hungernd wieder umkehren. Außer Birnen und Käse war auf dem Festplatze Nichts zu haben gewesen.

Eine Anzahl Gäste kehrt nach dem Osten zurück. Die Leute von Portland, Washington Territory und von San Francisco schließen sich unserer Expedition an. Endlich setzt sich unser Zug in Bewegung. Das nächste Ziel ist der See Pend d'Oreille. Wir sollen eine Dampfschifffahrt auf dem Gebirgssee machen, der noch über 2500 Fuß über dem Meere liegt.

Vom Felsengebirge nach Portland.

Am See Pend d'Oreille, 9. September.

Am Sonntag Morgen bei Tagesgrauen sind wir Missoula passirt, einen hübsch gelegenen Ort von etwa 1000 Einwohnern, und gehen dann in das Thal des Flatheadflusses über. Wir fliegen an einer großartigen Gebirgsscenerie vorbei. Wir kommen durch tiefe Einschnitte. Die Seiten der Gebirgsabhänge sind mit hohen Tannen bewachsen. Jenseits Missoula sollen wir einen aus Holz konstruirten Viadukt überschreiten, der an Höhe seines Gleichen nicht hat. Er ist 226 Fuß hoch und führt über den Marent Gulf in einer Länge von über 850 Fuß. Herr Villard hatte wiederholt auf dies kühne und großartige Bauwerk mit einem gewissen Stolz hingewiesen. Wir sollten auf diesem thurmhohen Viadukt still halten, um den Bau mit Muße bewundern zu können und wohl auch, um uns in Betreff unserer Schwindelfreiheit zu prüfen. Der unerwartete Aufenthalt am Last Spike hatte unsere Ankunftszeit verschoben; wir lagen noch alle im Bette und nur ein Zufall ließ mich zum Fenster hinausschauen, als der Zug ungewöhnlich vorsichtig fuhr. Nicht ohne Grauen sah ich in die Tiefe hinab, über welche wir auf dem Holzbauwerk hinweg-

flogen. Die höchsten Tannen blieben weit, weit unter unseren Füßen. Aber das ängstliche Schauspiel dauerte nur einen Augenblick, dann schlängelte sich die Bahn wieder an den Seiten der Berge entlang. Wie das Werk von unten aus gesehen sich ausnimmt, erfahren wir natürlich nur aus Bildern und Beschreibungen. Die Schlucht, in der ein nur unbedeutender Bach fließt, ist gegen 900 Fuß breit, acht Thürme tragen den Oberbau. Es dauert übrigens nicht lange und wir fahren über einen zweiten Viadukt, der 1000 Fuß lang, aber nur halb so hoch ist. Dann läuft die Bahn in einen tiefen Einschnitt, das Coriacan Defilé, und durch dieses steigt sie über die Scheide zwischen dem Jockofluß und dem Flatheadriver. Wir kommen wieder in eine Indianerreservation. Die Flatheads, die Flachköpfe, von denen der Fluß seinen Namen hat, sind durch katholische Missionare zum Theil angesiedelt. Hin und wieder sehen wir einen Trupp. Er ist nicht im Paradeanzug wie die Indianer bei Graycliff. Mehr als die Indianer interessiren uns jetzt die Chinesen. Ganze Zeltcolonien dieser bezopften unchristlichen Gäste tauchen längs der Bahn auf. Heute am christlichen Sonntag müssen sie feiern, sie stehen daher massenweise an den Stationen. Die Chinesen sind die Bahnarbeiter, ohne sie wäre die Northern Pacific-Bahn wohl noch lange nicht gebaut, da Menschenarbeit hier rar ist. Ihre Zelte oder Hütten, ihre Kleidung sind sehr einfach, das Volk scheint aber auf Reinlichkeit zu halten, denn überall flattert Wäsche im Winde. Es sind doch uns recht fremdartige Wesen, aber ihr Aussehen, ihr Betragen verräth geistige Begabung und es sind in diesen Söhnen des Reiches der Mitte doch nur die untersten Klassen des Volkes

vertreten. Wir sehen manche scrophulöse, fast widerlich krankhafte Gesichter; man sagt den Chinesen nach, daß sie an Aussatz leiden, kräftige Menschen erblickt man selten, aber selbst in den verkümmertsten Gestalten fällt uns ein verständiges Wesen auf. Ihre Kleider bestehen in Beinkleidern und einem Kittel oder Ueberwurf, meist aus einem baumwollenen blauen Stoff; der Zopf und das glattrasirte Haupt sind wie die schief gestellten, geschlitzten Augen unvermeidlich. Sie sollen an Körperkraft es mit den Irländern, Amerikanern und Deutschen nicht aufnehmen, sie sind aber beharrlich, anstellig und fleißig und trinken keine Spirituosen. In wie weit das Opiumrauchen auch hier in der Wildniß geübt wird, habe ich nicht erfahren. An der Bahnstrecke, die wir eben jetzt befahren, haben übrigens auch Arbeiter von der Mormonensekte gearbeitet, und man stellt ihrem Fleiße ein gutes Zeugniß aus. Leider war in der Eile, mit der wir vorbeiflogen, über das Verhältniß der verschiedenen Racen zu einander, über die Löhnungsverhältnisse, über das Verbleiben im Winter Nichts zu hören. Die Chinesen verstanden zu wenig englisch und die Kaukasier hatten zu viel zu fragen. Sie erkundigen sich nach dieser oder jener Berühmtheit aus unserer Mitte. Grant und Schurz waren am meisten im Begehr. Hier in der Wildniß, fern von festgeordneten Verhältnissen, hat auch manche zerrüttete Existenz wieder einen Haltpunkt gewonnen. Man sprach von deutschen Offizieren, welche in diese Truppe von Hinterwäldlern verschlagen seien. Sie bekleiden dann die Stelle von Aufsehern und Bauführern. Es ist ein seltsames Gemisch in diesen Eisenbahnansiedelungen. Besonders in Heron, einer Station, die wir Mittags pas-

sirten, trat uns die Wirthschaft näher vor die Augen. Heron ist eine dauernde Niederlassung. Alle Zeichen eines Städteembryos waren da: Saloons, Diningrooms und ein Barbershop. Ein dicker Neger war der Figaro des Ortes; er sah mit ungeheurer Verachtung auf die Chinesen herab und gab uns gelegentlich zu verstehen, wie hoch wir beide, das heißt er, der Neger, und wir Europäer, über jenen stehen. In einem Punkte stand der Neger allerdings auch nicht hinter seinen weißen Collegen in Newyork zurück. Er berechnet seinen Kunden 25 Cents für seine Bemühungen, während im Osten 20 Cents so ziemlich das Höchste ist, was man dem Barbier bezahlt. Die Unfertigkeit des Ortes überstieg alle Begriffe; er ist freilich auch erst sechs Monate alt, und dazu diese Musterkarte von Racen. Das weibliche Element schien noch wenig vertreten zu sein. Heron liegt noch im Walde, hier und da ist gelichtet, aber die Stümpfe ragen noch empor. Lassen Sie aber alle Vorstellungen von Waldesgrün, von Waldesdickicht und was sonst dergleichen Begriffe sind, die uns vom Walde unzertrennlich zu sein scheinen, ruhig bei Seite. Der Wald besteht fast ausschließlich aus Fichten, und der Mensch hat abscheulich hier gehaust. Der Bahnkörper mußte von Bäumen befreit werden. Das Holz wird niedergeschlagen, die Stämme werden zu Schwellen verwendet, aber die Zweige und das nicht verwendbare Holz vom Stamme muß aus dem Wege geräumt werden. Man hat sich die Sache leicht gemacht und einfach neben der Bahn Alles verbrannt. Das Feuer hat sich dann auch dem Walde mitgetheilt, und so bietet der Anblick von der Bahn aus fast ununterbrochen das Bild wüster Zerstörung. Halbverbrannte

schwarze Stämme, die jeden Augenblick umzustürzen drohen, wechseln mit angesengten Fichten, deren Nadeln braun geworden sind. Natürlich denkt Niemand daran, dies Holz zu beseitigen. Die Gebirgsscenerie ist großartig. Zu unserer Linken thürmen sich die Bitter Root-Berge auf, welche die Grenze zwischen den Territorien Montana und Idaho bilden. Vom Flathead River sind wir dann hinübergegangen zum Clarkriver, welcher sich nicht weit von Heron in den Pend d'Oreille-See ergießt. Der See hat seinen Namen von der Aehnlichkeit seiner Gestalt mit dem Ohrläppchen, und dieser Name kehrt bei Bezeichnung von Bergen und Flüssen in der Umgegend wieder. Ich weiß nicht, ob er eine Erfindung von Franzosen ist, die aus Canada hier eindrangen, und mehrfach in der Ortsbezeichnung die Spuren ihrer Anwesenheit zurückgelassen haben, oder ob das Bild von den Indianern stammt und das französische Wort nur eine Uebersetzung ist. Wir sind der Canadischen Grenze ziemlich nahe, denn wo die Bahn um den See läuft, erreicht sie ihre nördlichste Ausbiegung. Die Wasserfläche des Sees breitet sich nun weiter und weiter vor uns aus. Wir halten an, auf dem Wasser liegt ein Dampfer, ein stattliches Schiff, natürlich hier gebaut, ein „Stern-Wheeler", mit einem großen Rade am Heck. Wie überall für uns mit größter Aufmerksamkeit gesorgt ist, zeigt sich auch hier. Von der Station über den flachen feuchten Rand des Sees ist ein langer Bohlenweg gelegt, der uns zum Landungsplatz führt. Der Himmel ist leider bezogen. Wolken und Rauch verfinstern ihn. In Oregon haben bei der anhaltenden Dürre und bei der Nachlässigkeit der Menschen große Waldbrände stattgefunden

und wie bei Ihnen der Moorrauch, so trübt hier der Rauch der Waldbrände die Luft. Wir haben wenig Aussicht, in Oregon von den Schneebergen etwas zu sehen. Wir sind kaum abgefahren, als Rollen des Donners ankündigt, daß noch mehr als Rauch im Spiele ist. Es entwickelt sich ein Gewitter, es beginnt zu regnen, und bald ist jede Aussicht benommen. Unsere Fahrt auf dem See Pend d'Oreille ist vereitelt. Das Schiff kehrt wieder um. Als Trost wird uns die Hoffnung gereicht, daß dieser Regen in Oregon vielleicht den Rauch niederschlägt. Wirklich, wir sind kaum wieder gelandet, als es sich aufklärt. Wir verladen uns aber wieder in die Cars. Wir sind hier, wie ich Ihnen schon gesagt habe, im Territorium Idaho. Ich hoffe, der Name klingt Ihnen ebenso anziehend geheimnißvoll, wie mir, so daß Sie nicht ungeduldig werden, wenn ich Ihnen wenigstens ein Paar Bemerkungen aus Herrn Winsers Guidebook „The Great Northwest" über dieses Territorium mittheile. Idaho hat den Vorzug, daß noch sehr wenig von ihm zu sagen ist. Da, wo wir es passiren, ist es nur sehr schmal, südwärts wird es breiter. Idaho ist ungefähr 86000 englische Quadratmeilen groß und zählt noch keine 50000 Einwohner. Es besteht als Territorium seit 1863. Etwa 10% seines Bodens soll Ackerland sein; die Mineralschätze des Bodens werden voraussichtlich den Hauptreichthum des Landes ausmachen, wenn sie gehoben werden können.

Als wir die Westgrenze von Idaho überschritten, waren wir in Washington Territorium. Es war ein regnichter Sonntag Nachmittag geworden. Die verkohlten Stämme und krankenden Bäume gewannen nicht

durch den niederrieselnden Regen. Hin und wieder sehen wir ein Paar durchnäßte Chinesen. Gegen Abend wird es heiterer. Wir sollten nach Spokane Falls kommen, das berühmt ist wegen seiner Wasserfälle. Es dunkelt schon, als wir ankommen, und am frühen Morgen hatte man uns schon erwartet. Ja in der Hoffnung, daß wir Spokane den ganzen Sonntag schenken würden, von Morgens acht Uhr bis Abends 11 Uhr 15 Min., ein Programm aufgesetzt, das für alle Stunden des Tages etwas bot, Nachmittags Auswahl unter den Kirchen verschiedener Confessionen. Sie sehen, was man uns zumuthet. Nebenbei ersehen wir aus dem Programm, daß in Spokane Falls ein deutscher Gesangverein „Concordia" besteht, der uns mit seinen Vorträgen erfreuen sollte. Die Leute von Spokane lassen uns aber ihre Enttäuschung nicht entgelten, sie nehmen uns so freundlich und herzlich auf, als ob wir Alles, was sie uns Gutes und Liebes zugedacht haben, anzunehmen bereit wären. Es ging sogar stürmisch her auf dem Bahnhofe. Musik, Rede des Herrn Villard, ein Gewirr von hübschen Wagen, die uns zu den Fällen führen sollten. Im Hintergrunde ein hellerleuchtetes Hotel von großartigen Verhältnissen. Wie es nun weiter in Spokane aussah und welcher Art die Wasserfälle sind, kann ich aus eigener Anschauung Ihnen nicht sagen. Durch einen Zufall blieb ich zurück und tröstete mich in der Unterhaltung mit einigen deutschen Ansiedlern, die zufrieden waren. Ein pfälzischer Bauer hatte seinen hier geborenen Jungen mitgebracht, um ihm deutsche Landsleute zu zeigen. In der Nähe, aufwärts am Spokanefluß, ist wieder eine Indianer-servation, die von Coeur d'Alène, und man rühmt, daß

die Indianer im Ackerbau es wirklich so weit gebracht haben, daß sie Weizen zu Markte bringen. Im Allgemeinen baut und erntet der Indianer gerade so viel wie er braucht. Die Fälle sind großartig, so erzählen die, welche sie gesehen haben. Der breite Strom, der Spokane, ist durch Inseln in drei Theile gespalten und die Arme wälzen ihre Wassermassen in gewaltigen Stromschnellen in ein Bassin. Die Wasserkraft wird schon ausgebeutet, und man erwartet, daß auf Grund dieser Gabe der Natur eine blühende Industrie sich hier entwickeln werde. Spokane hat 1000 Einwohner, und ist schon vor der Eisenbahn dagewesen. Wie unser Guidebook sagt, hat es große Hotels, schöne Läden, gute Schulen und Kirchen, mehrere Zeitungen und einen Unternehmungsgeist, welcher die Umstände zu benutzen versteht. Alles bei 1000 Einwohnern und ich verlasse mich auf Herrn Winsers „Großen Nordwesten."

Aus Abend und Morgen ist inzwischen wieder ein Tag geworden. Seit Tagesanbruch (Montag) liegen wir hier bei Ainsworth, da wo der Snake River in den Columbia fließt. Wir müssen über jenen Fluß, der bei den Indianern Shoshone heißt; die Brücke ist aber noch nicht fertig, und so bringt uns eine Dampffähre hinüber. Sie kann jedesmal vier Wagen laden, und der Transport eines ganzen Zuges dauert eine endlose Zeit, so lange, daß ein College, welcher die Flinte, wie mir scheint, mit weniger Glück als die Feder führt, Muße findet, auf die Jagd zu gehen. Die Landschaft ist nicht schön, hat aber doch ihre Reize. Vor uns sehen wir den mächtigen Columbia vor der Mündung des Snake River vorbei fließen. Drüben, auf dem rechten Ufer des

Columbia, zieht sich in langen, feingeschwungenen Linien eine Bergkette hin, davor eine weite Niederung, von der Sommer- und Herbstdürre ganz braungelb, ebenso ist das andere Ufer des Snake River, und rings um uns sieht es nicht besser aus. Sagegras in Büschen auf sandigem Boden. Von der Morgensonne beschienen macht das Ganze einen wüstenartigen Eindruck. Das etwas ansteigende Land an unserer Seite soll voll von Hasen stecken, aber diese sind gerade so braungelb wie der Boden und das Sagegras, und nur die transparenten Ohren verrathen sie; auch lassen sie sich nicht leicht aufstören. Unser Koch gab dem Collegen die nöthigen Anweisungen, sie hatten aber keinen Erfolg. Unser Koch war auch unser Landsmann, ein Frankfurter, der mit seinem Vater, einem in Newyork bekannten Conditor, nach Amerika gekommen war. Er überraschte durch seine Bildung. Im Bürgerkriege hatte er es zum Lieutenant gebracht, sich in seiner Uniform auch in Frankfurt bei den Freunden gezeigt und war zu seinem friedlichen und einträglichen Gewerbe zurückgekehrt. Er war für unsere Northern Pacific-Fahrt mit einem Gehalt, wenn ich nicht irre, von 400 Dollars angenommen worden. Von der amerikanischen Küche und von dem gastronomischen Verständnisse der Amerikaner hegt er keine hohe Meinung.

Wir wurden hin und hergeschoben, bis wir an dem richtigen Platze vor der zum Flusse hinabführenden schiefen Ebene stehen, die Locomotive schiebt uns, d. h. zwei Wagen unseres Zuges, hinab auf die Dampffähre, dann zwei Wagen auf den anderen Schienenstrang. Die Fähre setzt sich in Bewegung, fährt eine Strecke

den Strom hinauf und landet uns, wo wir auf einer ähnlichen geneigten Fläche von einer Locomotive wieder hinaufgezogen werden. Es ging Alles ganz glatt ab. Nicht so gut war es den Engländern ergangen, denselben, die am Freitag Abend in so großer Gefahr geschwebt hatten. Ihr Wagen hatte sich wieder losgerissen, als er vor die geneigte Fläche gestellt war, rollt hinab auf die Fähre, durchbricht die Barriere und wäre in den Fluß gestürzt, wenn nicht die aufwärts gebogenen Schienen den Wagen aufgehalten hätten. Bei dem Anpralle erhielt Lord Carrington eine Schnittwunde am Kopfe. Erst um Mittag setzen wir die Fahrt fort, nachdem alle Wagen hinübergebracht sind und langen in Wallula-Junction an. Hier hört die Northern Pacific-Bahn auf. Sie schließt sich an die schon längst bestehende Bahn der Oregon Railroad und Navigation Company an, welche von Portland auf dem linken Ufer des Columbiaflusses bis Wallula und mit mancherlei Verzweigungen bis nach Lewiston an der Grenze von Idaho läuft. Die Northern Pacific benutzt jene Bahn und sie wird das Projekt, auf dem rechten Ufer des Flusses ihre eigene Bahn fortzusetzen, wohl vorläufig noch unterlassen. In Wallula Junction hat sie einen großen Bahnhof angelegt. Es war ein mächtiger Zusammenfluß von Menschen hier. Eine Bahn zweigt sich hier nach Walla-Walla ab, überhaupt ist Wallula der Kreuzungspunkt für mehrere Zweigbahnen. Nach langem Warten verlassen wir endlich diesen unruhigen Haltepunkt und folgen nun dem Columbiafluß, jenem mächtigen Strome, welcher sich aus dem Zusammentreffen mehrerer tief aus Canada kommenden Flüsse bildet und hier bei Wallula aus seiner Richtung

von Nord nach Süd nach Westen abbiegt, um bei Astoria in den Stillen Ocean sich zu ergießen.

Ich weiß nicht, wie ich die Fortsetzung datiren soll. Ich fange in Wallula-Junction an, so lange der Zug hält, höre auf, wenn wir ins Schwanken gerathen, um bei geeigneter Gelegenheit fortzufahren. Vielleicht paßt dann die Ueberschrift nicht mehr, da ich hundert Meilen ostwärts schon geschrieben zu haben scheine, was erst lange nachher geschieht. Nehmen Sie es also nicht so genau.

Die Umgebung des Columbiaflusses ruft uns die Beschreibung der grotesken Formationen in Colorado oder in den Bad Lands ins Gedächtniß, und durch die weiten Sandflächen an seinen Ufern wird der Eindruck des Befremdlichen, Ungewöhnlichen nicht vermindert. Man versichert uns, daß weiter landeinwärts das Land fruchtbar ist, daß namentlich da, wo künstliche Bewässerung herzustellen ist, der Boden sich äußerst dankbar zeigt. Drüben, in weiter Entfernung, zieht sich eine Gebirgskette hin, die Klikitat-Berge, welche in die Bucht hineinreichen, die der Columbia bei Wallula macht, und dort in seltsam gestalteten Klippen und Felsen enden. Weiter abwärts treten die Berge näher an das Ufer heran, es sind schroff abfallende Wände, kaum hie und da ein Baum; alles braun, ich weiß nicht ob verdorrtes Gras oder verwittertes Gestein. Im Fluß liegen ungeheure Sandbänke, fast wie Dünen; dann und wann überraschen Zeichen von Anbau. Da fährt ein Ackerwagen, der mit vier Pferden bespannt ist, und dort wird eine landwirthschaftliche Maschine, durch ihren rothen Anstrich kenntlich, in ein Seitenthal geschafft. Am andern Ufer wird ein Indianerlager entdeckt, dort ist wieder eine Reservation. Im Ganzen behält aber die Gegend

den Charakter der Verlassenheit, Sterilität bei. Als sich die Sonne schon dem Untergange zuneigt, hält der Zug. „Die Dalles" heißt es. Alles steigt aus, wir klettern den Bahndamm hinab auf ein großes Feld von mächtigem Steingeröll, das schon im Flußbett liegt, aber jetzt trocken ist. Der mächtige breite Strom ist hier plötzlich durch Felsenbänke, die von beiden Seiten in sein Bett sich hineinschieben, eingeengt und drängt sich durch einen schmalen Kanal von anderthalbhundert oder zweihundert Fuß Breite. An den mauergleichen Felsenbänken rauscht er mit mächtiger Gewalt vorbei, man möchte sagen, das Wasser scheine verdichtet, zusammengepreßt. Die Enge soll von unergründlicher Tiefe sein. Auf diesen weiten Felsenplatten ist aber eine Masse von Geröll zusammengeworfen, mächtige Blöcke, vom Flusse geglättet und gerundet, und in diesem Labyrinthe ist ein Indianerlager aufgeschlagen. Die Insassen beobachten uns scheu aus der Entfernung. Und während wir sehen und staunen, hat sich ein wunderbares Abendroth über den Himmel ergossen, Luft und Fels erglüht in Roth, Purpur und Violett, die Rauch- und Nebelwolken im Süden haben sich getheilt und Mount Hood, der schneebedeckte Bergriese, steht in seiner Pracht im rosigen Lichte vor uns. Es war ein Moment, der uns Alle ergriff, ein Moment von so großer und fremdartiger Schönheit, daß er nie wieder vergessen werden wird.

Als es schon dunkel ist, kommen wir an die Station von Dalles, oder „der Dalles", denn der Name wird immer mit dem Artikel gebraucht und bedeutet nach meiner unmaßgeblichen Meinung nichts anderes, als was das Wort im Französischen bedeutet, die Stein- oder Fels-

platte, Felsfläche. Wir, die wir eben uns an der einsamen Erhabenheit der Natur nicht haben satt sehen können, finden uns plötzlich in einer lärmenden Volksmenge. Musik, Böllerschüsse, daß uns die Ohren dröhnen, erleuchtete Fenster, rothes und weißes Feuer. Kurz eine rauschende Huldigung für Herrn Villard und seine Gäste, da, wo wir nur Einöde wähnten. Herr Villard wird angeredet und antwortet. Die Leute von den Dalles haben wie die in Spokane lange auf uns gewartet und darum ist der Ausbruch um so heftiger. Aber wo in aller Welt kommen die Menschen her, wovon besteht Dalles? Nun in Dalles befinden sich große Arbeits- und Reparaturwerkstätten der Eisenbahn — nicht der Northern Pacific, denn wir fahren auf der Oregon Navigation and Railway Company's Bahn, — allein Herr Villard ist auch deren Präsident. Sodann sind die Dalles der Hauptort der Portage, der Stelle, wo die Schiffbarkeit des Columbia unterbrochen ist. Ueber einen verworrenen Eindruck von Dalles kommen wir nicht hinaus.

Nach kurzem Aufenthalt geht es weiter, auf Portland zu. Wie der Columbiafluß von hier bis Portland aussieht, sollen wir auf der Rückreise sehen, denn dann werden wir die Fahrt am Tage und mit dem Schiffe machen.

Portland, Oregon, Mittwoch, 12. September.

Endlich sind wir an dem eigentlichen Ziele unserer Fahrt angelangt. In der Nacht vom Dienstag auf Mittwoch standen wir auf dem Bahnhofe von Portland oder eigentlich Eastportland am rechten Ufer des Willametteflusses, wo die Bahn mündet. Der Morgen zeigte uns

den Willamettefluß, auf dem stattliche Dreimaster und Dampfer lagen. Er fließt zwölf Meilen von hier in den Columbia. Wir sind also dem Pacific ganz nahe. Eine Dampffähre brachte, nachdem alle vier Züge herein waren, die ganze Gesellschaft nach dem andern Ufer, wo die Stadt liegt. Sie ist aufsteigend am Fuße eines mit Tannen bewaldeten Höhenzuges erbaut, leider verschleiert Rauch aus den brennenden Wäldern die Fernsicht auf das Hochgebirge, namentlich auf den schneebedeckten Mount Hood. Portland ist in voller Festunruhe. Am Landungsplatze harren wieder in reichlicher Menge auszeichnete Equipagen, um uns in unsere Quartiere zu bringen. Ueberall Fahnen und Fähnchen, auch die deutsche oft vertreten. Nach kurzer Rast eilen wir Courthouse zu, um den Festzug anzusehen, der uns wieder ein interessantes Bild von dem Handel und der Industrie der Stadt gab. Portland ist auf dem Wege, ein dominirender Platz am Stillen Ocean zu werden. Der unglaubliche Bodenreichthum des Staates Oregon sucht hier seinen natürlichen Mittelpunkt. Hier wird der große Marktplatz des Nordwestens sein, wo die Landesproducte verhandelt werden, und dazu kommt noch, daß Portland, verhältnißmäßig tief im Lande gelegen, der Seeschifffahrt zugänglich ist. Indem die Bahn die Verbindung nach dem Osten giebt, wird Portland von der Vormundschaft San Franciscos befreit. Das Ereigniß feiert man daher hier vor Allem mit großen und gewiß begründeten Erwartungen. Eine Reception, d. h. eine Versammlung in dem sogenannten Pavillon (einem Ausstellungsgebäude) gab diesen Gefühlen Ausdruck. Herr Henry Villard erntet den wohlbegründeten Dank für sein großes Verdienst um den Nord-

westen Amerikas, in beredter Weise ausgedrückt. Zugleich benutzten Vertreter der englischen und deutschen Gäste die Gelegenheit, ihren Dank für die Hospitalität der Northern Pacific auszusprechen. Im Namen der Deutschen that es Herr Senator Gröning, der sich seiner Aufgabe in englischer Sprache recht glücklich entledigte. Abends war Concert. Heute war ein halber Ruhetag für die Gäste. Abends Erleuchtung der Stadt und Festvorstellung bei den Chinesen. Die unteren Stadttheile von Portland weisen prächtige Steinbauten auf. Die Erleuchtung, bei der chinesische Lampions vorherrschten, war wirklich ganz eigenartig. Die zahlreichen Deutschen, welche hier leben, bewillkommneten uns am Dienstag Abend im deutschen Turnverein. Die gefälligen Arrangements zur Ausschmückung der Stadt, des Pavillons waren ebenfalls einem Deutschen, Herrn v. Schilling, zu danken. Donnerstag geht es nach Tacoma und zr[illegible], erst mit dem Dampfschiffe auf dem Columbia nach Kalama, dann nach Victoria. Das Wetter ist gut. Nehmen Sie vorläufig diese wenigen, dem ausführlichen Berichte vorgreifenden Zeilen als Abschlagszahlung. Heute hatten wir die ersten Nachrichten von Haus. Seit unserer Abreise von Europa gerade vier Wochen.

Von Portland nach British Columbien.

Portland, 15. September.

Es herrscht heute eine etwas wehmüthige Stimmung in unserer Reisegesellschaft, die nun einen Monat bei Regen und Sonnenschein, zu Lande und zu See, getreu unter Herrn Henry Villard's Panier zusammengehalten hat. Heute bricht sie auf. Ein Theil der Mitglieder geht morgen per Dampfer „Columbia" nach San Francisco. Es sind ihrer etwa ein Dutzend, wir anderen halten morgen noch Rasttag in Portland und fahren dann Montag Morgen mit dem Dampfboote den Columbiafluß hinauf bis zu der Stromschnelle bei den Dalles, auf welche wir Dienstag Nachmittag unter so äußerst günstigen Umständen einen Blick geworfen haben. Seit 3 Uhr Nachmittags sind wir von unserem Ausfluge nach British Columbien zurück und behaupten, daß dies die schönsten Tage unserer Reise gewesen seien, was wir nun schon oft behauptet haben, worauf uns denn jedesmal Herr Villard zu versichern pflegt, daß wir noch Schöneres sehen würden. Hoffen wir, daß sich seine Vorhersagung auch jetzt wieder erfüllt. Nach der Fahrt auf dem Columbia steht uns, auf dem Heimwege, von Missoula aus der Besuch eines neuentdeckten Thales in Aussicht, welches

von ungeahnter Schönheit sein soll, dann kommt endlich die Krone: Yellowstonepark.

Ich schrieb Ihnen schon von Victoria, daß die Fahrt dorthin erst auf dem Willamette, dann auf dem Columbia vom Wetter äußerst begünstigt worden sei. Der Blick auf die schneebedeckten Bergriesen im Cascadengebirge, Mount St. Helens, Mount Adam, später auf dem Tacoma (Mount Rainier), gab der an sich annuthigen Landschaft, welche den mächtigen Columbia einrahmt, einen besonderen Reiz. Die gewaltigen, zum Himmel aufsteigenden Massen, silberglänzend in der Sonne, ragen ganz isolirt empor, den Gebirgszug zu ihren Füßen lassend. Bei Kalama am Columbia, einem zukunftsreichen Orte, der augenblicklich aber durch eine Feuersbrunst stark heruntergekommen ist, verlassen wir den Dampfer „The Wide West", einen sogenannten Sternwheeler, der ein großes Rad (wie ein Mühlrad) am Heck hat, ein Schiff, das bis zu zwanzig Meilen per Stunde laufen soll, und nehmen in einem bereitstehenden Zuge Platz, um durch den Urwald nach Tacoma zu fahren. Urwald! Leider wird uns wieder der Anblick verdorben durch die Verwüstung, welche der Bau der Eisenbahn mit sich gebracht hat. Um das beim Lichten der Bahntrace niedergeschlagene und nicht verwandte Holz aus dem Wege zu schaffen, wird es verbrannt und dann greift das Feuer um sich und zerstört rechts und links von der Linie breite Strecken. Die verkohlten Baumstümpfe geben ein garstiges Zeugniß von der Nachlässigkeit, mit welcher das kostbare Material vergeudet wird. Nur selten wird uns ein Einblick in den dichtverschlungenen Wald zu Theil, da wo ein Bach oder ein Fluß aus ihm heraustritt. Mehrere hübsche

Ansiedlungen unterbrechen die Waldpartie, Lichtungen, Felder und Wiesen, und wenn einer von uns dazu verführt werden sollte, Europa den Rücken zu kehren, um sich im fernen Westen niederzulassen, so wird es eher hier sein, als in den baumlosen Ebenen zwischen Mississippi und Yellowstone. Es heimelte uns hier so an! Die Eisenbahn ist natürlich auch hier wieder Bahnbrecherin der Cultur gewesen. Wir mögen etwa 4 Stunden auf der Bahn gefahren sein. Der mächtige Tacoma, zu dessen Besteigung aus unserer Gesellschaft unter Führung des Geologen des Staates Oregon, Professor Zittel mit dem Maler Dielitz und einigen anderen Herren, unter ihnen Herr v. Bunsen und Herr v. Schauß, gleich nach Ankunft unseres Zuges in Portland aufgebrochen waren, begleitet uns fortwährend. In Tacoma, als wir den Zug verlassen, erblicken wir den südlichen Abschluß des Pugetsundes, an dem der Tacoma Wache hält. Wir ziehen unter Musik durch den Ort, der unfertig, in vielen Dingen noch mangelhaft, aber überall sein jugendliches Wachsthum verräth. Auf der Höhe liegt der größere Theil der Häuser, welche die Straßen mehr markiren, als bilden, wir ziehen durch den unteren Theil dahin, wo der Landungsplatz der Dampfschiffe ist. Der Tacoma (ein ehemaliger Vulcan, der in seinem Krater einen See trägt) mit seinem dreizackigen, in der Mitte eingesunkenen Gipfel erglänzt in der Abendsonne, sich röthlich färbend, der Sund breitet sich immer weiter aus, ein Anblick, über den man wohl den Trubel um sich her vergessen konnte. An der Landungsstelle (wohin auch die Eisenbahn läuft) hält Herr Villard eine Anrede, wird bejubelt, die Musik spielt und die Locomotiven pfeifen mit, sie gehören mit

zum Orchester. Jetzt geht es an Bord. Die „Queen of the Pacific“ gehört der Oregon und California Navigation Company, an deren Spitze Herr Villard ebenfalls steht. Sie hat, was als ein Beweis ihrer Thätigkeit gelten mag, im Monat Mai 27 Dampfer von San Francisco nach den Küstenplätzen expedirt; das Schiff ist in Newyork gebaut. Unwillkürlich werden Erinnerungen und Vergleichungen mit der „Elbe“ wachgerufen, welche 100 Fuß länger und 8 Fuß breiter ist, als das schönste Schiff auf dem Stillen Ocean. Da das Schiff nicht solche Winterstürme zu bestehen hat, wie die atlantischen Dampfer, ist durch den Aufbau auf Deck, in dem sämmtliche Staterooms liegen und nach dem Deck gehen, eine Freiheit der Bewegung für die Passagiere geschaffen, welche sehr angenehm ist. Der erste Salon ist recht hübsch, liegt in der Mitte und geht quer durchs Schiff mit einer schmalen Verlängerung nach hinten bis zum Stern. In den Staterooms sind drei Lagerstätten übereinander. Bei Mondschein gleiten wir den Sund hinab, der spiegelglatt da liegt. Der Tacoma ist kalt und grau geworden. Bald blickt er gespensterhaft durch den aufsteigenden Nebel und Rauch. In der Nacht sind wir vor Esquimault geankert. Leider liegt ein bleierner, frostiger Himmel über See und Meer. Die Bucht, in der wir ankern, ist durch einen Höhenzug von dem Meeresabschnitte, an welchem Victoria erbaut ist, getrennt. Ein englisches Geschwader, dessen stärkstes Schiff der „Swiftsure“ ist, liegt in der Bai. Eine Reihe von Wagen steht bereit, uns nach Victoria zu führen. Wie gesagt, versagt sich uns die Sonne. Die liebliche Landschaft, ohnehin nahe am Schlusse der trockenen Zeit, staubig und verbrannt,

kam nicht zu ihrem Rechte und der Blick in die Ferne, wo im Osten Mount Baker sein schneebedecktes Haupt erhebt, und im Westen die mächtige Olympia Range, eine Abzweigung des Cascadengebirges, das der Columbia bei den Dalles durchbrochen hat. Diese Abzweigung erhebt sich dann an seiner Mündung in den Stillen Ocean zu ihrer höchsten Höhe mit Berggipfeln von über 7000 Fuß. Dies Alles blieb uns verborgen, und kaum ließ sich am Horizont das graue Meer vom grauen Himmel unterscheiden.

In Victoria schneiden mehrere Arme des Sundes hinein. Der Grund ist wellig, dadurch gewinnt die Stadt an Abwechselung, die Regelmäßigkeit der Anlage, welche sie mit amerikanischen Städten theilt, wird durchbrochen, sie bietet eine Fülle hübscher Ansichten. Nur hin und wieder wird man daran erinnert, daß man sich nicht mehr auf dem Boden der Republik befindet, sondern hier unter dem Scepter der Königin Victoria steht. Victoria wird von einer sehr gemischten Bevölkerung bewohnt, da zu den Weißen, Schwarzen und Chinesen noch die Indianer kommen, die hier fest angesessen sind, zum Theil europäische Tracht angenommen haben, aber doch nur ein kümmerliches Dasein führen sollen. In den Läden wurden allerlei indianische Arbeiten, echte und unechte, zu hohen Preisen an Liebhaber verkauft.

Etwa $1^1/_2$ Stunde fuhren wir in und um Victoria spazieren auf vortrefflichen Landstraßen, immer mit dem Bedauern, daß wir die Gegend nicht unter einer freundlicheren Beleuchtung sahen. Die Landhäuser mit ihren Gärten, das Laubholz, namentlich Eichen, die Hügel und Felder, Alles zusammen heimelte an. Victoria wird

als Sommeraufenthalt von Portland aus besucht, das ja dem Meere ziemlich fern ist, aber ein Seebad ist Victoria nicht. Die kalte polare Strömung, die im Sommer längs der Küste läuft und in den Sund dringt, macht, daß die See zu kalt ist zum Baden. Im Winter tritt der umgekehrte Fall ein, daß die südliche Strömung die Küste bespült und sie erwärmt. Mit den Strömungen treten die entsprechenden Winde ein. Vormittags um 10 Uhr lichten wir die Anker, um die — Heimreise anzutreten. Wir sind fast 7000 englische Meilen von Haus; wenn wir Tag und Nacht durchreisen, in Newyork den Dampfer parat finden, unter drei Wochen kommen wir nicht „zu Muttern". Ein solcher Gedanke kann das Herz schwellen, aber auch weich stimmen, wir haben erst einmal Nachricht von der Heimath gehabt. Manchem ist auch dieser Trost nicht geworden; daß auch erst ein Monat verflossen ist, seitdem wir den deutschen Boden verlassen haben, muß man sich nachrechnen. Das ewige Vorwärtsstürmen, die unendliche Fülle von Eindrücken nicht minder als die Monotonie, welche bei der Ueberwindung so colossaler Entfernungen unvermeidlich ist, haben das Maß der Zeit, welches man in sich trägt, förmlich aufgehoben. Sind wir Wochen oder Monate unterwegs, ich muß mich erst darauf besinnen. Wie gesagt, morgen springt ein Theil unserer Gesellschaft ab, indem etwa ein Dutzend Herren (unter ihnen die Herren Fritsch, der Vertreter des Stettiner Handels, Dr. Siemens, Director der Deutschen Bank, P. Lindau, Assessor Magnus, Dr. Oberländer, der Sekretär der Frankfurter Handelskammer Herr Puls, Herr Delbrück, die Herren Kölle, Consul Radschau, Kühne, Fröhlich)

den Weg über San Francisco einschlagen. Wir dürfen uns das Zeugniß geben, daß wir immer gute Kameradschaft gehalten haben. Die Erinnerung an die gemeinsame Reise wird Jeder in werthem Andenken halten. Hätten wir gemeinsame Gefahren zu überwinden, Anstrengungen zu unserer Erhaltung und zu unserem Weiterkommen zu machen gehabt, hätte der Kampf ums Dasein uns zu Selbstüberwindung und edler Nächstenliebe angespornt, gewiß wäre unser Kreis, zu dem noch einige uns Allen besonders werthe Mitglieder aus Newyork getreten waren, inniger zusammengeschweißt worden. Aber da alle Sorgen und Mühen des Daseins von uns genommen sind, da wir nie daran zu denken haben, wo und wie wir uns Speise und Trank verschaffen, wie und wann wir vorwärts kommen sollen, wann wir abfahren und ankommen werden, wo wir schlafen und wie wir in unser Logis gelangen wollen, so konnte jeder bequem neben dem andern hergehen. Es ist nur aus der Empfindung aller Einzelheiten heraus möglich zu beurtheilen, mit welcher Ueberlegung, mit welchem Aufwande geistiger und materieller Mittel diese Expedition geplant und ausgeführt ist. Und sah man dann in das von olympischer Ruhe strahlende Gesicht des Herrn Villard, so konnte man zu dem Wahne verleitet werden, daß das Schaffen alles dieses Comforts nicht schwieriger sei als der Genuß. Ich hoffe, daß diese exceptionelle Lebensweise nicht nachtheilig auf unsern Charakter wirkt und gewirkt hat. Alles in der Welt läßt sich ertragen, nur nicht eine Reihe von schönen Tagen, sagt Goethe. Diesmal, denke ich, mit Unrecht. Ich habe nicht bemerkt, daß eine solche Unerträglichkeit unseres Daseins sich durch

Verstimmung, Reizbarkeit, Mißgunst, Streitlust und ähnliche unliebenswürdige Eigenschaften documentirt hätte. Wir sind immer recht gut mit einander ausgekommen. Die kleinen Anzeichen der Selbstsucht waren ganz harmloser Natur. Wenn bei der Enge der Pullman's Sleeping Cars dieser oder jener schlau überlegte, daß er durch recht frühes Aufstehen sich eine ungestörte Viertelstunde an einem der beiden Waschstände im Toilettenraum zu ergattern vermöchte, so erging es ihm, wie Bismarck mit Windthorst, es war immer einer da, der noch früher aufgestanden war. Schließlich war der der Klügste, der am längsten liegen blieb. Böse Folgen der Eifersucht hatte dies Vorkommniß nicht. Auch in Betreff der Reden hat sich kein ungebührlicher Ehrgeiz bemerklich gemacht. Es war ein Comité niedergesetzt, das für die betreffenden Fälle Vorsorge traf. Im Ganzen ist überhaupt nicht viel von deutscher Seite, ebensowenig von englischer Seite geredet worden.

Also heimwärts! Die „Queen of the Pacific" bringt uns wieder südwärts. Wir sehen, was bei der Herfahrt die Nacht bedeckt hatte. Die Inseln des Sundes sind bewaldet, hier und da ein Haus auf ihnen. Da kommt auch die Insel, die einst zu der endlosen San Juan-Frage den Anlaß gegeben hat. Sie gehört zu den Haro- oder San Juan-Archipel, der westlich durch die Haro-, östlich durch die Rosariostraße von Vancouver-Island und dem amerikanischen Festlande getrennt wird. Welche Straße war der Canal, dessen Mitte nach dem Vertrage von 1846 die Grenze zwischen den beiden Staaten bilden sollte? Die Insel war von Squattern beider Staaten in Besitz genommen, die sich befehdeten, und die

Regierungen konnten sich nicht verständigen. Der Kaiser Wilhelm wurde zum Schiedsrichter angerufen. Er erkannte 1872 die Insel den Amerikanern zu. An dem Gutachten hat Herr Professor Gneist mitgearbeitet. Er konnte das Streitobject jetzt sich mit eigenen Augen ansehen, was er sich gewiß nicht hat träumen lassen, als er sein Gutachten ausarbeitete. Mittags erreichten wir Port Townsend, ein neues Städtchen, zum Theil hoch auf dem steilen Ufer gelegen, zum Theil auf Dämmen und Pfählen im Meere. Alles deutet auf kräftige Unternehmungslust hin. Nach ein paar Stunden Fahrt auf dem Sunde, dessen beide gebirgige und bewaldete Ufer wir nie aus dem Gesicht verlieren und an einen Bergabhang gelehnt, wird Seattle entdeckt, am rechten Ufer des Sundes. Es dauert nicht lange und ein beflaggter Dampfer kommt uns entgegen, dann noch einer mit Musik. Jubelnder Gruß und Gegengruß, und ein Dampfer nach dem andern, große und kleine, alle mit Flaggen und voll Menschen, Kanonendonner in der Ferne. Dazu ein prachtvoller Sonnenschein. In zwei Colonnen haben sich die Dampfer formirt zu unserem Geleit. Der Anblick vor uns wird immer interessanter. Wir unterscheiden stattliche Gebäude, einzelne auf hervorragenden Punkten, dazwischen die bekannten hölzernen Häuser in den verschiedenen Façons und noch mit Baumstümpfen des Urwaldes besetzte Terrains. Unter heftigem Kanonendonner langen wir an der Landungsstelle an von einer großen Menschenmenge erwartet, die geduldig und anständig harrt und harrt, bis das Schiff endlich festgemacht ist. Wir sind eigentlich zu früh gekommen, alle Vorbereitungen sind noch unfertig. Wir sollten andern

Tages Theilnehmer eines Volksfestes sein. Alles das ist vereitelt dadurch, daß das Programm unserer Fahrt um einen Tag vorgerückt ist. Nun muß Alles in Hast abgemacht werden, aber die Bürger von Seattle verrathen ihren Unmuth durch keine Miene. Oben neben dem stattlichen Gebäude der „Academy", einer höheren Lehranstalt, wird die Feier stattfinden. Dorthin geht es zu Wagen und zu Fuß. Seattle übertrifft fast Alles, was wir an Contrasten aufblühender amerikanischer Städte gesehen haben. Eine breite, mit dem Sunde parallel laufende Straße enthält Laden an Laden, hier und da ein prächtiges Gebäude aus Ziegelsteinen, mit großen Spiegelscheiben, architektonischen Verzierungen, meist noch hölzerne Häuser, die Straßen ungepflastert. Ich kann Ihnen von dem Eindrucke kaum anders einen Begriff geben, als wenn ich noch einmal an einen Jahrmarkt, ein großes Schützenfest erinnere, wo über Nacht stattliche hölzerne Gebäude aufgeschossen sind, Läden, die mit allem Erdenklichen und in reicher Auswahl ausgestattet sind. Hier soll nun aber das nicht wieder eben so schnell verschwinden. Aus den hölzernen Häusern werden mit der Zeit steinerne, die Straßen werden gepflastert, anstatt der Fußsteige von Bohlen kommen Asphalt oder Klinkertrottoirs. Seattle wird erst im Herbst durch eine Eisenbahn über Tacoma mit Portland und dadurch mit dem amerikanischen Eisenbahnnetze in Verbindung treten. Es hatte sich lange gekränkt und zurückgesetzt gefühlt; da nun die Erfüllung heißer Wünsche in naher Aussicht stand, wurde der Besuch auch zu einer Versöhnungsfeier, die sich auf dem Festplatze vollzog. Nach einer kurzen Ansprache an Herrn Villard, mit welcher in glücklicher Be-

redtsamkeit das Streben von Seattle, die Hindernisse, welche sich diesem Streben durch den Mangel an Verbindung mit dem Hinterlande entgegenstellen, geschildert waren, wußte Herr Villard in liebenswürdiger humoristischer Weise die Northern Pacific zu entschuldigen und zollte den Bürgern von Seattle alles Lob für ihre fast beispiellose Energie. Alsdann trat eine junge Dame, die Tochter des Präsidenten der Academy oder University, wie sich die Unterrichtsanstalt nennt, hervor und richtete eine durch Inhalt wie durch meisterhaften Vortrag ausgezeichneten Dankrede an Herrn Villard für die Pflege, die er der Bildung, der Wissenschaft durch die Unterstützung der Anstalt habe angedeihen lassen. Alles vereinigte sich, um diesem Redner aus den Reihen des weiblichen Geschlechts den Preis unter allen Gelegenheitsreden zuzuerkennen. Carl Schurz sprach dann auf Verlangen, glücklich, to the point wie immer. Er mahnte die wahrhaft barbarische Verwüstung des Waldes zu meiden. Ein Uebelthäter, der durch straffällige Nachlässigkeit den Reichthum des Landes schmälert, sollte zur Rechenschaft gezogen werden. Meer und Ufer erglühten im Abendroth, als wir über den Festplatz schritten, auf dem Hammel und Ochsen am Spieß schmorten, um beim Volksfeste den Gästen ein liebliches Mahl zu gewähren. Ein leichtes Wägelchen mit zwei feurigen Rossen trug uns durch die Menge, an den steilen Abhängen, durch die sandigen Straßen, zwischen jagenden anderen Fuhrwerken glücklich ans Schiff. Es ist bewundernswerth, wie die Amerikaner im Westen zu reiten und fahren verstehen. Das Verhältniß zu ihren Pferden ist das vertraulichste. Unter schwierigen Verhältnissen werden ein

Paar freundliche Worte ihnen leise zugerufen. Now boys get on there, oder dergleichen. Von Peitsche ist nicht die Rede. Es war dunkel. Elektrisches Licht erleuchtete den Dampfer. An Bord traf ich den Mayor von Seattle wieder, einen Oldenburger von Geburt, der in Westerstede einen Bruder hat, Herrn Struve, den ich beim last spike kennen gelernt hatte. Er war etwas unglücklich über die totale Vereitelung aller Vorkehrungen, indeß Herr Villard und alle Zeugen des Empfanges konnten ihm aufrichtig versichern, daß uns noch nirgends eine so lebensfrische Aufnahme zu Theil geworden sei, wie in Seattle, wozu allerdings auch die Oertlichkeit viel beitrug. Um 8 Uhr ging es weiter. Unter dem lebhaften Eindruck der eben erlebten Scene fand an Bord nach Tisch die Uebergabe einer Dankadresse an Villard seitens der Deutschen und Deutschamerikaner statt. Ich schalte die Adresse hier ein Sie ist von Herrn Salomon, ehemals Governor von Wisconsin, verfaßt, einem der Deutschamerikaner, der unser aller Hochachtung in besonderem Grade sich erworben hat. Die Adresse lautet in der Uebersetzung:

„Die unterzeichneten deutschen und deutschamerikanischen Gäste der Northern Pacific Railroad, welche auf Ihre geehrte Einladung Zeuge gewesen sind von der Vollendung der Hauptlinie der Nord-Pacific-Eisenbahn und die über die Linie von St. Paul bis zum Puget Sund gereist sind, wünschen, ehe sie sich trennen (da einige von uns auf einem anderen Wege zurückzugehen beabsichtigen) sowohl individuell wie in ihrer Gesammtheit Ihnen, der Gesellschaft, welcher Sie präsidiren und deren Beamten und Angestellten, die so gut uns ge-

leitet und geführt und so liebenswürdig für uns gesorgt haben, unsern herzlichsten Dank für die vortreffliche Art und Weise und freigebige Sorgfalt auszusprechen, die während der ganzen Zeit unserer Reise uns gewährt geworden ist.

„Gestatten Sie uns, Ihnen und der Gesellschaft unsern aufrichtigen Glückwunsch zu der Vollendung des großen Werkes abzustatten, welches bestimmt ist, einen bedeutenden Abschnitt in der wunderbaren Entwickelung der Vereinigten Staaten zu bezeichnen. Wir müssen bekennen und halten es für eine Pflicht und ein Vergnügen es zu sagen, daß auf unserer Fahrt über diese Linie unsere Erwartungen, groß wie sie gewesen sind, ehe wir hierher kamen, durch die Wirklichkeit, die wir gesehen haben, übertroffen sind. Die großen und fruchtbaren Prairien von Minnesota und Dacota, auf denen wir die wunderbarsten Weizen- und Haferfelder nach jeder Richtung sich erstrecken sahen, soweit das Auge reicht, denen dann die Prairien und Thäler in Montana und Idaho folgten, die durch ihre Viehzucht berühmt sind, und dann weiter noch die Gebirgszüge, die reiche Ausbeute an Erzen und Kohlen versprechen, sodann in Oregon und Washington Waldland mit erstaunlichem Baumwuchse und Felder unübertrefflicher Fruchtbarkeit, — alle diese weite und reiche Ausdehnung des Landes ist der Cultur und Civilisation durch diese Linie eröffnet und soll das glückliche Heim vieler Millionen werden, indem so der Osten und der Westen des großen nördlichen Theiles der Union verbunden wird durch eine ununterbrochene Folge cultivirter Staaten.

„Der Bau dieser großen Eisenbahn ist daher nicht blos ein Handelsunternehmen, sondern darf mit Recht unter

die großen Werke der Civilisation gerechnet werden, aus welchem nicht nur dieses Land, sondern auch andere Nationen Nutzen ziehen werden.

„In Ermangelung eines anderen passenden Weges ersuchen wir Sie auch, in welcher Weise es Ihnen angemessen erscheinen mag, die Gelegenheit ergreifen zu wollen, um den Bürgern und den Körperschaften der verschiedenen Städte und Ortschaften, durch welche wir gekommen sind und die uns mit ihrer Gastfreundschaft beehrt haben, unsern tiefen und aufrichtigen Dank übermitteln zu wollen."

Herr Professor Gneist übergab sie mit passenden Worten, und in bewegter herzlicher Weise dankte Herr Villard, der mit Wärme sich seines deutschen Ursprungs rühmte und die Förderung deutschen Wesens als eine Herzenssache hervorhob, aber auch bekennen mußte, daß der amerikanische Boden, wie kein anderer, dem Manne Gelegenheit gebe, sich seinem vollen Werthe nach zu entwickeln. Der Dank, dessen wir uns hier entledigten, kam gewiß allen von Herzen. Zu dem Danke für den Comfort, der in überreichem Maße gewährt worden ist, kommt das aus innerster Ueberzeugung entspringende Gefühl, daß uns durch die Einladung der Northern Pacific Railroad zur Theilnahme an dieser Fahrt ein Schatz von Erfahrungen, Kenntnissen und genußreichen Erinnerungen geschenkt worden ist, der bei keinem ohne befruchtende dauernde Nachwirkung bleiben wird. Viele unter uns haben die Vereinigten Staaten zum ersten Male, Viele gewiß zu eigener Ueberraschung besucht, und wenn wir bisher auch das Meiste nur in raschem Fluge sehen konnten, wir haben genug gesehen, um von der

Eigenartigkeit der Natur und der Menschen dieser „Neuen Welt“ im Unterschied von Europa anregende Eindrücke zu erhalten. Die Unternehmung oder vielmehr der Complex von Unternehmungen, dem Herr Villard vorsteht, gehört selbst in diesem thatkräftigen Lande zu den großartigsten und wird für einen großen Theil des Nordwestens von Amerika von historischer Bedeutung bleiben.

Es ist erklärlich ganz unmöglich, in der kurzen Spanne Zeit von einem Monat sich ein Urtheil über die Einzelheiten zu bilden, daß aber hier eine große Zukunft für weite Länder erschlossen worden ist, darüber kann kein Zweifel sein.

Portland.

---

16. September 1883.

In Portland fühlen wir uns ganz heimisch. Seit den Tagen von Minnetonka haben wir nirgend so lange an der Scholle geklebt, wie in Portland, wohin wir nach allen Abschweifungen (gestern von Victoria kommend) immer wieder zurückkehren. Wir sind in Hotels oder bei den Familien von Bürgern der guten Stadt Portland untergebracht, eine Anzahl jüngerer Reisegefährten hat an Bord von Dampfern, die am Pier liegen, Unterkunft gefunden, da die Hoteleinrichtungen hier nicht gleichen Schritt gehalten zu haben scheinen mit dem Aufschwunge der Stadt, so daß eine solche Zahl von Gästen zusammen mit den Fremden, die von dem Umzuge und der Beleuchtung angelockt Portland in diesen für dasselbe so bedeutungsvollen Tagen besuchten, kaum Quartier finden konnte. Es ist in diesen Tagen unserer Anwesenheit der Grundstein zu einem neuen großartigen Hotel gelegt, um einem Mangel abzuhelfen, dessen Beseitigung von Wichtigkeit für die ganze Stadt ist. Gute Hotels werden, wie ich schon mehrfach bemerkt habe, als ein wesentlicher Faktor für das Aufblühen einer Stadt betrachtet. Die Bürger kommen uns gastfrei genug ent-

gegen, aber da wir wahrscheinlich mit mehr als 300 Theilnehmern der Villardparty hier eingezogen sind, so läßt sich denken, daß die Quartierfrage nicht so ganz leicht gelöst wurde. Wenigen mag es so gut geworden sein, wie mir.

Als wir in Deerlodge River auf dem Schauplatze des „Letzten Nagels“ mit den Gästen von Portland zusammentrafen, brachte mir ein Herr einen Brief von einer in Portland verheiratheten Bremerin, die meinen Namen in der Liste der Gäste gelesen hatte, und dieser Brief enthielt eine Einladung, in ihrer Familie während des Aufenthalts in Portland Wohnung zu nehmen. Ich kann Ihnen nicht sagen, wie angenehm mich die Einladung berührte. Portland war mit einem Schlage für mich nicht mehr eine fremde Stadt. Ich wußte, daß ich als ein nicht unwillkommener Bote aus der Heimath kam, und ich fand mich in dieser Vermuthung auch nicht getäuscht. Mit herzlicher Theilnahme hing meine Landsmännin an der alten Vaterstadt, und Erinnerungen, die fast ein Menschenalter umspannten, wurden ausgetauscht. Die Tage in Portland werden mir unvergeßlich bleiben.

Ich habe schon neulich geschrieben, daß wir verspätet vom Osten hier angekommen sind. Man hatte uns Montag Abend erwartet, statt dessen waren wir in tiefer Nacht oder gar erst Dienstag in der Frühe auf dem Bahnhofe in Eastportland am rechten Ufer des Willametteflusses eingetroffen, und wir hielten am Dienstag Vormittag unsern Einzug in aller Stille. „Es wurden keine 101 Kanonenschüsse gehört, auch wurde mit den Glocken nicht geläutet, noch gellten die Dampfpfeifen,“ bemerkte die Oregon deutsche Zeitung in der Beschreibung

des festlichen Tages, und aus diesen Worten begriff ich erst, daß das Pfeifen der Locomotiven und Dampfschiffe hier zu Lande eine festliche Kundgebung mitunter bedeutet, die oft an Stelle des Glockenläutens tritt.

Portland ist die erste große Stadt, die wir seit St. Paul und Minneapolis betreten; sie bleibt zwar an Umfang und Einwohnerzahl hinter jenen noch weit zurück, aber wir sind so lange in der Einsamkeit gewesen, die Ortschaften, die wir gesehen, waren so unfertig, daß wir doppelt empfänglich sind für das geregelte Wesen einer Stadt von der Bedeutung wie Portland. Die Stadt ist nach nordwestlichen Begriffen nicht so ganz jung. Sie bestand schon 1870, hatte aber zu jener Zeit kaum mehr als 1000 Einwohner; zehn Jahre später hat Portland 23,000 Einwohner und heute wird es mit seinen Vorstädten auf dem östlichen Ufer des Willamette auf 30—35,000 geschätzt. Die Zeit der großen Entwickelung reift für die „Metropole des Nordwestens“ — so läßt sich Portland gern tituliren — aber erst heran, durch den Anschluß der Oregonbahnen an die Northern Pacific Railroad, durch die Vollendung von Zweigbahnen, durch die Ausdehnung der Dampfschifffahrt auf dem Columbiaflusse und längs der Seeküste. Henry Villard hat mit seiner mächtigen Hand die einzelnen Verkehrsmittel zusammengefaßt und sie in ein System gebracht. Oregon und Washington, und vor Allem die Stadt, welche durch die Gunst der Umstände und durch die Energie ihrer Bewohner bestimmt ist, der Mittelpunkt des schon großartig gewordenen Verkehrslebens zu werden, wissen Herrn Villard Dank für das, was er für diesen so lange verkannten und vergessenen Nordwesten gethan hat. Die

Feier, welcher wir am Tage unserer Ankunft, am Dienstag, beiwohnten, war daher auch eine Huldigung für Herrn Villard persönlich. Als Direktor und Leiter der Northern Pacific-Bahn hat er andere neben sich, welchen nicht minder als ihm das Verdienst gebührt, die große Verkehrsstraße geschaffen zu haben, aber in Hinsicht auf das, was er für Oregon und Washington gethan, steht er allein da. Sie erinnern sich vielleicht aus den biographischen Notizen, die ich Ihnen früher über Herrn Villard mitgetheilt, durch welchen Zufall er dahin geführt wurde, für Oregon ein solches Interesse zu gewinnen, daß ihm die Erschließung dieses großen Gebietes und des benachbarten Washington zu einer Lebensaufgabe geworden ist.

Sie wissen, daß auch Portland einen Festzug veranstaltet hat. Er war im Großen und Ganzen den Aufzügen ähnlich, die wir am andern Ende der Northern Pacific-Bahn in St. Paul und Minneapolis gesehen haben; an Massenhaftigkeit konnte er sich dem, was wir dort gesehen hatten oder hätten sehen sollen — wir mußten an beiden Orten ja vor dem Ende aufbrechen — nicht vergleichen, aber an Mannichfaltigkeit und Geschmack stand Portland nicht hinter jenen zurück, ja es hatte einige sehr interessante Gruppen, welche neu waren, die hier sich zwar von selbst verstanden, aber eben darum dem Aufzuge ein eigenthümliches Gepräge gaben. Um eine charakteristische Zugabe dagegen hatten die Leute von Portland das Schauspiel gekürzt. Wie wir aus den Blättern sehen, hatten die Chinesen wohl Lust gehabt, sich auch in der Procession zu zeigen. Tausend Mann stark hatten sie kommen wollen und sie hätten in jeder Hinsicht eine große Bereicherung

gebracht, sowohl was die nationale Vielfältigkeit angeht, als in decorativer Hinsicht. Ihre Banner, Costüme ꝛc. wären gewiß ein interessanter Anblick gewesen. Aber Sie wissen, die Chinesen, welche für die Westküste Amerikas so unentbehrlich gewesen sind, werden nicht als voll angesehen; sie sind den Irländern ein gefährlicher Concurrent in manchen Beschäftigungen, und man möchte sie wieder zum Lande hinausjagen. Einstweilen haben die Irländer durchgesetzt, daß die Chinesen sich nicht an der Procession betheiligen dürfen. Gegen die Indianer ist man nachsichtiger, wenigstens die Zöglinge der Indianerschule von Forest Grove waren im Zuge und auch eine Schaar Neger marschirte mit. Die Procession überhaupt war mannichfaltig und wußte durch Abwechselung die Aufmerksamkeit rege zu erhalten. Schöne Pferde und gute stattliche Reiter gab es in Menge und damit war dann ein Element des Erfolges gesichert. Man sieht es den Theilnehmern an, daß sie selbst Freude an der Sache haben und daß jeder gern sein Bestes thut, um einen vortheilhaften Gesammteindruck hervorzubringen. Die Liebhaberei, welche die Amerikaner für solche Aufzüge haben, war mir auffallend, kaum verständlich bei dem sonst so nüchternen, auf's Praktische gerichteten Wesen derselben; es scheint indessen, daß sie förmlich ein Bedürfniß empfinden, den einförmigen Ernst des Lebens durch solche Schaugepränge aufzuheitern. Militär, einige Compagnien eines Regiments regulärer Truppen, eröffnete die Procession und dann kam Artillerie. Jeder der acht Abtheilungen geht ein meist phantastisch gekleidetes Musikcorps vorauf. Gleich in der zweiten Abtheilung kamen die Neger und die Zöglinge der Indianer-

schulen, aber meistens Halbblut-Indianer. Sie sehen sehr wohl disciplinirt und intelligent aus. Im Vergleich mit den Indianern, welche in Graycliff die Kriegstänze vor uns aufgeführt hatten, erscheinen sie als civilisirte Menschen. Die Frage ist nur, was wird aus ihnen, nachdem sie die Schule verlassen haben. Sind sie im Stande, sich in der weißen Bevölkerung zu halten, den Wettkampf mit ihr aufzunehmen, und wenn sie zu den Indianern zurückkehren, so darf man wohl zweifeln, ob sie zu ihnen einen Schimmer von Civilisation tragen, oder ob sie in den Zustand der Wilden zurückfallen.

Es sind im Ganzen acht Abtheilungen, die an uns vorbeiziehen. Die Wagen, Cars, ich glaube ich habe dieselben auch floats benennen hören, mit Darstellungen aus dem Geschäftsleben und aus der Industrie von Portland nehmen einen breiten Raum ein in dem Zuge. Wir mußten wieder erstaunen, wie mannichfaltig schon die Gewerbe hier sind. Ackerbau, der Lumber trade d. h. der Holzhandel, Sägemühlen, fabrikmäßige Tischlereien, z. B. die Anfertigung von Thüren, Fensterrahmen ꝛc. spielt auch hier wieder eine große Rolle. Die Vertretung der Schifffahrt und der Fischerei, u. A. ein Wagen mit Eisblöcken, in welchen Fische eingefroren waren, das Waidwerk und der Pelzhandel erregten besonderes Interesse. Abwechselnd kamen Milizen, Veteranen, dann ein Geschwader von Reitern auf prächtigen feinen Pferden. Eine Division ist ausschließlich von Deutschen gebildet, Ritter und Herolde sind dabei. Sie begleiten eine Gruppe auf einem Wagen, Germania und Columbia. Diese Gruppe bildet eine der Hauptzierden der Procession. Acht Ritter hoch zu Roß bilden

eine wunderbar fremdartige Erscheinung hier im fernen Westen. Germania und Columbia sitzen auf einem Felsenthrone, Hand in Hand, erstere sendet ihre Kinder aus, Columbia nimmt sie gütig auf. Am Fuße des Felsenthrones der Germania geben Kinder in den verschiedenartigen Trachten Deutschlands ein Bild der Mannichfaltigkeit in unserm Volksleben, dem gegenüber die großartige Einförmigkeit der Vereinigten Staaten trotz des Völkergemisches steht. Der deutsche Schützenverein geleitet diese Gruppe, bei der man die kunstsinnige Hand spürte, die sie geformt hatte. Obwohl Beschreibungen solcher Festzüge in ihren Einzelheiten ermüden, so müssen Sie mir gestatten, bei der deutschen Abtheilung noch einen Augenblick zu verweilen. Hier im äußersten Winkel der Vereinigten Staaten ein so kräftig deutsches Element zu finden, wird mich entschuldigen, wenn ich die Landsmannnschaft bevorzuge. Auf unsere Germania-Columbia-Gruppe folgt von einem Deutschen aufgebaut ein Blumenwagen, auf dem alle Pflanzen zu sehen sind, welche in Oregon gewachsen. Nun kommt der deutsche Hülfsverein, der deutsche Turnverein, etwa sechzig Mann und die Jungen, welche in der Turnhalle des Vereins turnen; daß neben der Germania auch ihr Lieblingskind Gambrinus nicht fehlt, versteht sich von selbst: ein ungeheures Bierfaß, auf dem der Erfinder dieses Getränkes, der alte Gambrinus thront, und um das Faß eine Biergesellschaft. Dem Gambrinus folgt der Verein Eintracht, hieran schlossen sich dann noch Darstellungen verschiedener Gewerbe, Bäckerei, Holzschneiderei 2c. Effectvoll endet die Abtheilung, mit einer Schaar Pythias-Ritter der Germania-Loge No. 12. Und von der nächsten Abtheilung

muß ich Ihnen doch wenigstens drei schmucke Reiterinnen erwähnen, welche in Weiß, Blau und Roth gekleidet die Allegorien von Glaube, Liebe, Hoffnung darstellten und denen, ich glaube die Zöglinge von Wohlthätigkeitsanstalten folgten. Eine Druckerei führt die Devise: „Deutschland gab uns die Buchdruckerkunst, Deutschland gab uns Villard, Villard gab uns die Eisenbahn, die Eisenbahn giebt uns Freiheit.“ Dann kamen Wagen der Expreßcompagnien und Wagen, die Handel und Gewerbe versinnbildlichen. Der Schluß der ganzen Procession war eine drastische Darstellung eines Einwandererzuges aus alten vergangenen Zeiten, d. h. vor dreißig Jahren. Wagen, denen man ansah, daß sie sechs Monate durch die endlosen Strecken vom Osten her durch Prairien, über Berg und Thal durch Flüsse und Sümpfe gezogen waren, mit Ochsen bespannt. Die Männer gehen nebenher. Ihr Anzug erzählt die Mühseligkeiten des Weges, Frauen und Kinder hocken auf dem mit einem Leinwanddache überspannten Wagen und Kessel und Blechgeschirr baumelt hinten angebunden und macht die melancholische Musik zu dem Aufzuge. „So bin ich 1847 über die Prairie gekommen“ ist die Devise, und um das Bild der Beschwerden, der Gefahren, welche die Wanderung über die Prairie mit sich bringt, vollständig zu machen, folgte ein Trupp Indianer in wildem phantastischem Aufputze den Spuren der Einwanderer. Der Aufzug gab uns ein Bild vom Handel und Wandel Portlands; die ganze Bevölkerung war in Bewegung, und ein Spaziergang durch die belebten Straßen bei dem schönen Wetter brachte eine ganz festliche, anregende Stimmung hervor. Portland ist noch stark im Werden begriffen, es hat auch Raum

sich auszudehnen und wenn wir die ersten Geschäftsstraßen unten in der Nähe des Willamette hinter uns haben, nimmt Portland einen mehr vorstädtischen Charakter an; man sieht noch Gärten und die breiten, geraden, in regelmäßigen Abständen sich schneidenden Straßen sind mit Bäumen bepflanzt. Der Schauplatz für den Umzug ist somit nicht unvortheilhaft. Die Parade wird abgenommen im großen Hofe des Courthouses. Dort ist für Villard, seine Gäste, die Staats- und Stadtbehörden und deren Familien eine große Tribüne errichtet. Es sind auch Reden dort gehalten. Hier saßen die Familien der „Pioniere“, der 50 ersten Ansiedler, welche, wie sie einst die Civilisation hier in die Wildniß geführt, so jetzt an der Spitze des Zuges einherzogen. Viele von den ergrauten Gestalten sind recht populär. Jedermann scheint sie zu kennen und gönnt ihnen den heutigen Ehrentag.

Nun kommt der eigentliche große Festact. Der Pavillon, ein großes Gebäude für Ausstellungen, ist die Festhalle. Sie ist sehr geschmackvoll decorirt, namentlich macht das an der, der Hauptgallerie gegenüberliegenden Wand erbaute Podium für Sänger und Musiker einen eignen Eindruck. Man glaubt in die Weite, ins Freie zu sehen, denn die Wand hat einen himmelblauen Anstrich, der unter glücklichen Lichteffekten zu der Täuschung Veranlassung giebt. Herr Villard nimmt, umgeben von seiner Familie, seinen Freunden und Gästen auf dem Ehrensitze Platz. Herr Villard ist wohl geeignet, Huldigungen entgegenzunehmen; er ist eine stattliche Erscheinung, wenn auch gerade kein Redner im eigentlichen Sinne, so steht das Wort ihm zu Gebote, und vor Allem, man fühlt es ihm an, daß er nicht nach der Anerkennung,

dem Lobe geizt, er nimmt sie hin, weil er damit einen Theil seiner Pflicht erfüllt. Der Saal, die Gallerien haben sich gefüllt; die Militärmusik spielt einen Festmarsch und es ertönt ein Lobgesang aus dem Munde von 300 Kindern aus den Schulen Portlands. Dann erfolgt eine kurze Ansprache des Festpräsidenten, der nun den Festredner, den Hon. Mr. C. George auffordert, das Wort zu ergreifen. Der Redner giebt uns eine ausführliche Schilderung des Landes, seiner früheren Vereinsamung, seiner jetzigen Verbindung mit der Welt. Eine kurze Zwischenbemerkung möchte ich hier wiederholen. „Unsere Ernte, sagt er, ist jetzt eingebracht und auf einen großen Theil derselben ist kein Tropfen Regen gefallen von dem Augenblicke an, wo der Boden gepflügt worden ist, bis zu dem, wo wir die goldene Frucht eingeheimst haben. Und das ist in einem „Schwimmfußstaate geschehen, wo es nach dem Volksglauben dreizehn Monate regnet im Jahre.“ Der Redner, sich zu Herrn Villard wendend, sagt u. A.: „Wie Seelenstärke und Vertrauen bei unseren trefflichen Pionieren nothwendig war in den Auswanderertagen der Fünfzig, um den Gefahren der Ebene zu trotzen und die Gebirge zu erklimmen, so erfordert es Seelenstärke und Vertrauen, diese Northern Pacific-Bahn zu bauen, wir erkennen vollkommen die kluge Voraussicht, die Festigkeit und den Glauben der Männer, welche die Anregung gaben. Viele, recht viele dunkle Tage haben sie und ihre Nachfolger gesehen und ungemessenen Dank sind wir denen schuldig, welche durch alle Widerwärtigkeiten dem Werke treu geblieben sind.“ — Herr Villard weist in seiner Antwort darauf hin, daß er in Portland die Anregung zu dem Wirken gefunden, welches

ihn seit neun Jahren beschäftigt. Herr Villard führt darauf das englische Parlamentsmitglied Mr. Charles Russell ein, welcher Namens seiner Landsleute den Dank aussprach. „Jetzt," sagte er, „sind wir Zeuge einer ganz ungewöhnlichen Scene, ungewöhnlich für uns besonders, die wir 6000 Meilen gereist sind, um gegenwärtig zu sein. Wir würden gern noch einmal 6000 Meilen reisen, um Zeuge derselben zu sein. Denn wir von Großbritannien, von einer englisch redenden Gemeinde, finden hier 6000 Meilen von ihrem Ursprunge eine große und mächtige Nation, die ihrem Haupttheile nach dieselbe Sprache redet, wie wir, unsere Muttersprache. Wir sind stolz darauf, daß wir wenigstens einigen Anspruch an den Elternstamm haben, welchem dieser große Nachkomme entsprossen ist; wir sind stolz darauf, uns dessen zu erinnern, wie daß der mächtige Fluß Columbia, der diese Ufer bespült, seine Quelle nicht blos im Flatheadsee auf amerikanischem Boden, sondern auch im Arrowsee auf britischem Gebiete hat." Und von der Bahn sprechend sagt er: „Ich möchte behaupten, daß dieselbe uns eine neue Anstrengung seitens des energischen Volkes dieses Landes bezeichnet, durch menschliche Kraft, den großen Gaben und Anerbietungen der Natur zu entsprechen." Senator Gröning aus Bremen sprach für die deutschen Gäste, deren Interesse für die Bahn und für das Land, das sie durchschneidet, er kundgab. „Ich freue mich sagen zu können," fuhr er fort, „daß Villard selbst ein Sohn unseres Landes, ein Sohn Deutschlands ist, wie wir denn überall viele Deutsche gefunden haben unter den Einwohnern, welche ihren Theil an den Segnungen dieses Landes erhalten. Und ich darf hier wohl die Ge-

legenheit ergreifen, dem Präsidenten der Northern Pacific unsern herzlichen und aufrichtigen Dank auszusprechen, den wir ihm schuldig sind für die angenehme und interessante Fahrt.“ Der Redner schloß dann mit dem herzlichen Wunsche für das Wohlergehen Portlands. Es folgen ferner zwei ovatorische Ergüsse der Senatoren Kasson und Conger von Jowa und Michigan. Carl Schurz sprach dann für die Amerikaner, namentlich die Deutsch-Amerikaner unter den Gästen der Northern Pacific-Bahn. „Niemand, denke ich, wird es auffallend finden, wenn die Deutsch-Amerikaner ein klein wenig stolz sind auf meinen Freund Villard, nicht nur wegen seiner Geschicklichkeit, seiner Unternehmungslust und seiner Energie, sondern endlich und nicht am wenigsten wegen seiner Ehrlichkeit und wegen seines großartigen Gemeinsinnes. Man hört so gern von den Fremden gut über sich sprechen, und wir haben unser volles Maß davon gehabt. Ich darf unsere auswärtigen Freunde wohl versichern, daß, je besser die Meinung ist, die Sie von uns haben, desto besser wird auch unsere Meinung von Ihnen sein. Wir sind schon auf dem Wege, sie für recht scharf- und und weitsichtige Leute zu halten. Und deren Werthschätzung unsererseits würde gewiß noch mehr steigen, wenn unsere Freunde von auswärts sich entschließen könnten, hier sich niederzulassen. Herr Präsident, auf der Fahrt von Newyork nach Portland ist mir zum Bewußtsein gekommen, wie wenig nicht nur Fremde, sondern auch Amerikaner von diesem Lande wissen. Ich war zweimal in Californien, und wenn man mich fragte, ob ich die Pacific-Küste kenne, so antwortete ich zuversichtlich mit Ja; aber diese letzten Tage haben mich über-

zeugt, daß Niemand die Pacific-Küste kennt, der Oregon und Washington nicht gesehen hat. — Es war Manches in dem Aufzuge, was besonderen Eindruck machen mußte. Verschiedenes ist schon angeführt worden. Eine Eigenthümlichkeit, die zu meiner Freude unserer Aller herzlichen Beifall gefunden hat, war ein kleiner Trupp indianischer Kinder, die in unsern Schulen erzogen sind. Ohne mich phantastischen und sentimentalen Empfindungen hinzugeben, ganz nüchtern gesprochen, darf ich wohl sagen, daß, wenn es in meiner öffentlichen Wirksamkeit eine Sache giebt, auf die ich stolz bin, so ist es die Gründung dieser Indianerschulen unter meiner Verwaltung als Sekretär des Innern. Wenn irgend eine der Beifallsbezeugungen heute mir Freude gemacht hat, war es der Beifall, welchen jene Jungen erhielten, denn er gab mir den Beweis, daß selbst bei den Grenzbewohnern, deren Berührung mit den Indianern oft recht unsanft und keineswegs angenehm für beide Theile gewesen ist, endlich zu dem Schlusse gekommen sind, daß es nicht nur edler, ehrenwerther, patriotischer, sondern auch klüger und sparsamer ist, die Indianer zu erziehen, als sie zu bekämpfen und zu tödten. Eine andere Erscheinung, die mich sehr lebhaft berührt hat, war die Mannichfaltigkeit der in dem Zuge vertretenen Gewerbe. Wahrhaftig, meine Herren, es scheint mir, daß Sie nicht mehr von dem fernen Osten in Betreff der Bedürfnisse des Lebens abhängig sind, daß die Zeit nahe ist, in welcher Sie uns nur noch als sehr willkommene Kunden kennen werden. Unter den Industrieschaustellungen war eine, die bei mir besondere Gedanken hervorrief. Ich denke an jene prachtvollen Baumstämme und die aus denselben

verfertigten Gegenstände. Ich will Ihnen sagen, was für Gedanken mir dabei kamen. Gestern vor einer Woche um Mitternacht verließen wir Minnetonka, im Staate Minnesota. Am nächsten Morgen entrollt sich vor unsern Augen jener Staat, in welchem Sie eine prachtvolle wellige Prairie sehen, die mit Unterbrechung von blauen Wasserflächen, Weizen, Weizen und nichts als Weizen zeigt. Darauf kommen wir nach Dacota. Während man uns in Minnesota über eine Ernte von nur zwanzig Buscheln Weizen auf den Acre geklagt hat, war man in Dacota nicht zufrieden mit einer Ernte von fünfundzwanzig Buscheln. Und wieder Weizen, Weizen und nichts als Weizen. Dann kamen wir nach Montana. Wir sehen große Viehheerden auf den Ebenen weiden, und wenn wir hier und da ausstiegen, fanden wir die Produkte des Bodens, wieder Weizen, Korn, Squasheд, Kohl und Kartoffeln ausgestellt. Dann kamen wir in die Einöden von Oregon, und dort in einem kleinen Orte, Columbia genannt, brachte man uns ein Körbchen mit köstlichen Trauben und anderen Früchten an den Wagen, als Beweis, was die Einöden von Oregon hervorbringen können. Aber von Minnesota bis an die Grenze von Idaho hatten wir wohl Weizen, Vieh und Kartoffeln, aber kaum einen einzigen nutzbaren Baum gesehen. Nun, meine Herren, wenn ich auf die Beweise des Gedeihens hier und besonders die Holzindustrie blicke, so überkommt mich der Gedanke, daß die Bewohner des großen Nordwestens, dieser Pacific-Küste, welche vielleicht das einzige noch vorhandene große Holzvorrathslager in ihrem Besitze haben, sich sobald wie möglich davon überzeugen sollten, daß man Bauholz und alle

möglichen nützlichen Dinge aus Holz machen kann, ohne den Wald zu zerstören. Mit anderen Worten, daß die Aufgabe, die Sie zu lösen haben, nicht blos die ist, wie Sie Ihre Hülfsquellen entwickeln, sondern wie Sie mit denselben haushalten, und daß der einer Ihrer nützlichsten Staatsmänner und einer der größten Wohlthäter der Pacific-Küste sein wird, der Ihnen die wissenschaftliche Methode lehrt, welche Sie in den Stand setzen würde, die ganzen Vereinigten Staaten mit dem zu versorgen, was dieselben so sehr bedürfen, ohne daß Sie sich die Quellen eines Ihrer hauptsächlichsten Artikel der Wohlhabenheit abschneiden! Dies sind so einige beiläufige Bemerkungen. Ich will nur noch hinzufügen, daß ich, der ich in Newyork lebe, ein Gefühl der Niedergeschlagenheit nicht unterdrücken konnte. Wenn wir eine Stadt nach der andern auftauchen sehen, und die Leute die sanguinsten Erwartungen, ich möchte sagen, ein poetisches Vertrauen in ihre Zukunft äußerten (und wir uns sagen mußten, daß ziemlich guter Grund für ihre Hoffnung da ist), dann dachte ich, daß es doch wohl wahr sei, und daß die Leute im Osten sich mit der Thatsache vertraut machen müssen, daß „westwärts seinen Weg der Stern des Reiches nimmt."

Schurz fesselt seine Zuhörer bis zum letzten Wort, nicht durch oratorisches Feuerwerk, sondern durch die Klarheit und Schärfe seiner Erörterung, durch seine wahrhaft classische Sprache — es versteht sich, daß Schurz, wie alle Redner, englisch sprach —, durch die Ueberzeugung, die er dem Hörer einflößt, daß er es mit einem ehrlichen Politiker zu thun hat, der ganz aufrichtig bei der Sache ist, die er vertritt. Schurz' Rede

fließt ohne Stocken und Zaudern dahin, er hat die Sprache wunderbar in seiner Gewalt — die deutsche nicht minder als die englische —, er bringt jeden Gedanken klar und in schöner Form zum Ausdruck. Villard und Schurz sind zwei Männer, die Amerika geschenkt zu haben Deutschland stolz sein kann. Das empfanden wir heute mehr als je. Ich glaube, daß diese Probe der Beredtsamkeit von Schurz Sie interessiren muß. Die Rede ist übrigens so vollständig englisch gedacht, daß sie in der Uebersetzung verliert.

Nun muß ich Ihnen aber noch eine Probe von Evarts satirischem Geplauder geben. Er war, als das Publikum ihn hervorrief, bei guter Laune. „Herr Präsident, meine Damen und Herren! Als ich diese Halle betrat und das Programm der Feierlichkeiten las, glaubte ich, daß ich wenigstens ganz sicher davor sei, zum Reden aufgefordert zu werden. Denn nachdem der Name des Festredners und die Antwort des Herrn Villard im Programm angekündigt waren, heißt es dort: „dann werden noch einige kurze Reden folgen." „Und ich stehe bei meinen Landsleuten ganz und gar nicht in dem Rufe, „kurze" Reden zu halten. Nun, was das Lob anbetrifft, welches der Osten dem Westen spendet, so habe ich nicht nur mich, sondern jede Zuhörerschaft, der ich auf dieser langen Reise gegenübergetreten bin, fast erschöpft durch die Zahl meiner Redewendungen und durch den Glanz meiner Metaphern, in welchen ich die Größe des Westens und die Aufnahme, die er uns bereitet, schließlich doch nur höchst mangelhaft zur Anschauung gebracht habe. Ja, Herr Präsident, hätte meine Zunge alle die Abfertigungsleichtigkeiten (terminal facilities ist das Wortspiel), welche

diese große Bahn für Portland herstellen lassen will, sie würde doch der Aufgabe nicht gewachsen sein. Ich gebe es auf und will versuchen, ob ich sonst etwas zum Besten der übrigen Menschheit sagen kann. Ich habe das Glück gehabt, viel mit unseren fremden Gästen, den Deutschen und den Engländern zu verkehren. Ich glaube kaum, daß dieselben mir ein competentes Urtheil über ihre Haltung einräumen werden, aber mit ihrer Erlaubniß möchte ich mir eine Bemerkung über ihre verschiedenartige Betrachtungsweise den amerikanischen Verhältnissen gegenüber erlauben. Bei der Gedankentiefe, welche die Deutschen auszeichnet, verstehen sie uns, aber können uns nicht erklären, die Engländer dagegen mit der Fertigkeit des Urtheils vor allen anderen Nationen erklären uns, aber verstehen uns nicht." Leider brachte Herr William Evarts kein Beispiel für seine These bei. Nach Evarts verlangte man Grant. Der tapfere General hatte aber diesmal wider seine Gewohnheit das Feld geräumt. Grant's Popularität ist groß, aber die Politiker sprechen diesem Ausbruch der Volksgunst jede politische Bedeutung ab. Uebrigens wird Niemand hinter Grant den bedeutenden Feldherrn suchen. Außer den blitzenden Augen und dem energischen Munde verräth an ihm Nichts den Krieger. Er sieht eher wie ein behäbiger Handwerksmeister aus; er ist ziemlich corpulent geworden und hat ein geröthetes Gesicht.

Die Feierlichkeit ging etwas formlos zu Ende. Am Abend war der Pavillon wieder der Mittelpunkt des Festes. Wir hatten Concert. Der Orchesterverein von Portland und der Apolloclub hatten es veranstaltet; das Programm und die Ausführung machten den musikalischen

Kräften der Stadt alle Ehre. Nachher war sogenanntes Promenadenconcert, bei welchem das Musikcorps des 21. Ver. St. Inf.-Regiments aufspielte. Hier bot sich die Gelegenheit, Bekanntschaft mit der Damenwelt Portlands zu machen. Die anmuthigen Töchter des Landes machten in ihren reichen Toiletten einen ausgezeichneten Eindruck. Leider pochte der Turnverein an unser Gewissen, wir sollten dort unter Landsleuten den Rest des Abends verbringen.

In herzlicher Weise wurden wir deutsche Gäste dort begrüßt.

Lassen Sie mich gleich der glänzenden Illumination hier gedenken, die auf Mittwoch Abend verschoben war. Sie war höchst eigenartig. Die chinesischen Laternen spielten eine Hauptrolle, sie waren in ungeheuren Massen verwendet und gaben den Straßen einen phantastischen Anstrich; alle Straßen waren glänzend erleuchtet. Dabei wurde mit Gasflammen, Sternen &c. Verschwendung getrieben. Die Beleuchtung erstreckte sich hauptsächlich auf die unteren Theile der Stadt, auf die Geschäftsstraßen; weiter hinein hatte man auf öffentlichen Plätzen große Scheiterhaufen angezündet.

Auf daß neben den ernsten und bedeutenden Eindrücken der Reise auch die heiteren und burlesken nicht fehlten, hatten die in Portland (Oregon) zahlreich angesiedelten Chinesen Herrn Villard und seine „distinguished guests“ zu einer Galavorstellung im Theater Hong-Low eingeladen. Natürlich gingen wir hin. Aeußerlich bot das Theater nur insofern Bemerkenswerthes, als der Vorhang vor der Bühne fehlte; derselbe ist entbehrlich, weil ohne Eintheilung in Acte immerfort gespielt

wird und der Scenenwechsel bei der primitiven Ausstattung der Scenerie keine Schwierigkeit macht. Desto bemerkenswerther war die Aufführung selbst. In erster Linie wurde ununterbrochen während der ganzen Dauer der Vorstellung etwas vollführt, was die Söhne des Reichs der Mitte vermuthlich für Musik halten, womit verglichen, wir Europäer aber die Kriegstanzmusik der Indianer für eine Beethoven'sche Symphonie zu halten geneigt waren. Es bestand darin, daß unausgesetzt, bald leise, bald laut erstens getrommelt, zweitens auf einem mir nicht ganz deutlich gewordenen Instrument geklappert, drittens auf einer Art Cither geklimpert, viertens auf einer höchst primitiven Geige gefiedelt wurde. Dazu kam die meiste Zeit ein plärrender, immer in hohen Tönen sich bewegender Singsang, wie man ihn hier zu Lande etwa von einer Schaar alberner Schulmädchen ähnlich hören könnte. Diese Musikanten saßen oder standen im mittleren Hintergrunde der Bühne, vor ihnen bewegten sich die Schauspieler; und wie bewegten sie sich! Als wir, bald nach Eröffnung der Vorstellung, in das Theater eintraten, stand auf der Bühne ein großer stattlicher Mann mit weißem Bart in reicher chinesischer Kleidung von rother Grundfarbe, der lange Zeit nichts weiter that, als daß er langsam die Beine, eines um das andere, nach vorn hin, dem Publikum zu, aufhob und zwischendurch sich weit hintenüber auf zwei Stäbe lehnte, die ein Diener hinter ihm in horizontaler Lage hielt. Dann marschirten Herr und Diener, der erstere immer hintenüber gelehnt, mit großen, etwas schwingenden Schritten auf und ab, und einige Andere, die reich drapirte Sonnenschirme, Fahnen und eine Art Baldachin trugen, zogen hinter

ihnen her; dies war offenbar eine sehr bedeutende Handlung, denn gleichzeitig steigerten sich die beschriebenen musikalischen Leistungen durch beträchtliche Kraftanstrengung aller Mitwirkenden und durch Hinzutreten sehr großer Bleche nach Art der bei uns mit der großen Trommel verbundenen, die mit bemerkenswerther Energie gegeneinander geschlagen wurden, zu einem wahrhaft infernalischen Lärm, während das Geplärr der Singenden in ein unharmonisches Gekreisch ausartete. Es war in Wahrheit

Solch ein Lied, das Stein' erweichen,
Menschen rasend machen kann.

Dann zog diese Gesellschaft ab, und es erschien ein anderer großer Mann mit ganz weißer Maske und langen schwarzen Haarbüscheln auf der Oberlippe, dem Kinn und den Wangen, im Ganzen sechs, die mehr Aehnlichkeit mit kleinen Pferdeschwänzen, als mit einem Barte hatten. Er stand geraume Zeit auf der Bühne, that aber nichts, als daß er mit ziemlich albern aussehenden Geberden seine Bartschwänze, einen nach dem andern, durch die Finger gleiten ließ. „Ich möchte den Kerl prügeln," sagte Freund N., „es ist ja eine Gemeinheit, uns zu solchem Blödsinn einzuladen!" Dann erschienen, nachdem auch der Mann mit den Bartschwänzen wieder abgetreten war, verschiedene männliche und weibliche Personen, von welchen letzteren eine ein kleines Kind (Puppe) auf dem Arme hatte, und jetzt wurde, während alles Vorige nur pantomimisch gewesen war, auch gesprochen, oder vielmehr, es war ein seltsames Mittelding zwischen Sprechen und Singen, wobei fortwährend in der übertriebensten Weise gesticulirt wurde. Die Worte waren

natürlich für uns unverständlich. Einige der jetzt und in der Folge auftretenden Personen waren im Gesicht in auffallender Weise bemalt, andere nicht. Darauf erschienen einige weißgekleidete Gestalten, die sofort auf einen langen Tisch hinaufstiegen und sich dort unter beständigem Singsang einige Zeit umherbewegten, dann aber rasch heruntersprangen, unten ihre Gewänder von vorn nach hinten zurückschlugen und sie sich gegenseitig auf dem Rücken wieder zuknöpften, nach welcher Procedur sie in blauen, gesternten Gewändern erschienen, und unten ihren Singsang und ihre Bewegungen fortsetzten. Wieder ein anderes Bild! Es traten einige Leute auf, die mit Schwertern und Lanzen in anscheinend sinnlosester Weise in der Luft oder gegeneinander herumfuchtelten und dabei gelegentlich mit kreischender Stimme sprachen oder schrieen, wozu dann, wie an allen Höhepunkten der Vorstellung, wieder das große Blech und das allgemeine Gekreisch die Begleitung bildete, so daß es zu verwundern war, wenn man mit heilem Trommelfell aus der Sache herauskam. An der Seite der Bühne war eine Zeltwand aufgerichtet, über welcher man zwei Fahnen erblickte; diese Wand schien eine besondere Bedeutung zu haben, denn einige der Bewaffneten schwenkten gegen dieselbe unter fürchterlichen Grimassen und überlautem Gekreisch bei obligatem Fortissimo der Musik ihre Schwerter und Lanzen, ohne daß aber weiter etwas darauf erfolgte. Dann wurden gymnastische Kunststücke nach Art der Clowns in einem Circus aufgeführt, doch ohne besonderen Aufwand von Kraft und Geschicklichkeit, wie denn auch die Kleider, weite Pluderhosen, wenig geeignet dazu waren; zuweilen bestand das Ganze darin, daß ein Mann sich

auf dem Boden wälzte und mit den Beinen in der Luft strampelte, was sich bei einem gewandten sechsjährigen Jungen wahrscheinlich viel hübscher ausnehmen würde. Wir aber hatten endlich genug von dem Anblick und dem musikalischen Lärm und waren froh, das Freie zu gewinnen, weil die ungewöhnliche Anstrengung unserer Lachmuskeln freilich noch lange nicht ihr Ende erreicht hatte.

Nachdem ich bis hierher den unmittelbaren Eindruck dieser seltsamen dramatischen Kunstleistungen, in der Hauptsache nach einer am folgenden Morgen gemachten Aufzeichnung, möglichst getreu wiedergegeben habe, will ich nicht unterlassen, auch die Erklärung nachzufügen, die mir einige Tage später aus kundiger Quelle zu Theil wurde. Ich zweifle, daß die Lächerlichkeit und Abgeschmacktheit des Ganzen dadurch erheblich abgeschwächt wird. Das ganze Stück hatte einen Krieg, oder eine bewaffnete Empörung, zum Gegenstande. Der Mann in weißem Bart und reicher Kleidung war ein Kaiser, und wenn er sich auf die von dem Diener hinter ihm gehaltenen Stäbe zurücklehnte und also ging, so bedeutete dies, daß er im Wagen fuhr. Der Mann mit der weißen Maske war der illegitime Gegenkaiser; überhaupt waren alle schlechten und falschen Menschen dadurch kenntlich, daß sie maskirt oder bemalt waren, wobei nur zu bedauern bleibt, daß nicht die gleiche weise Einrichtung auch in der wirklichen Welt besteht. Das Streichen der Bartschwänze bedeutete Unentschlossenheit, oder speciell, daß er keine Neigung hatte, in den Krieg zu gehen. Die Scene mit dem kleinen Kinde bedeutete einen Abschied der Soldaten von den Ihrigen. Die anfangs

weiß, nachher blau gekleideten Gestalten waren Engel, die, so lange sie in weißen Gewändern auf dem Tische sich befanden, unsichtbar im Himmel, nachher aber unten in blauen Gewändern sichtbar auf der Erde einhergingen. Die Zeltwand mit den Fahnen war eine Festung, das Waffengefuchtel und die gymnastischen Stücke aber bedeuteten Vorübungen zum Kriege. Vermuthlich war dies alles den zahlreich im Zuschauerraum anwesenden Chinesen vollkommen geläufig; sie folgten dem Verlauf des Stückes offenbar mit großer Spannung und vielem Beifall. Wie bereits bemerkt, geht die Vorstellung ohne jede Unterbrechung den ganzen Abend, bis spät in die Nacht hinein, in einem fort; indessen gingen auch die chinesischen Zuschauer ab und zu, was denn auch, da die Handlung sehr langsam fortzuschreiten scheint, und die Stücke wahrscheinlich meistens alt und allgemein bekannt sind, dem Verständniß keinen Eintrag thun wird. Uebrigens spielt dasselbe Stück mehrere Tage, ja oft eine ganze Woche hindurch, so daß also etwa ein einzelner Abend dasselbe sein mag, was bei uns ein Act ist.

Wir hatten den ganzen Abend hindurch den Eindruck, uns in einer fremden, uns etwas toll erscheinenden Welt zu befinden. Freilich liegt die Frage nahe, was wohl ein Sohn des Reiches der Mitte sagen würde, wenn er, direct aus seiner Heimath kommend, einer europäischen Theatervorstellung, etwa der Aufführung einer Wagner'schen Oper beiwohnte; vielleicht würde er mit gleicher Geringschätzung darauf herabsehen, wie wir auf das, was uns in Portland zum Besten gegeben wurde. Es sind eben zwei alte, ganz von einander verschiedene Culturentwicklungen, die in Europäern und

Chinesen einander gegenüberstehen. Indessen wird es erlaubt sein, daß wir unsere Art der Civilisation für die höhere und edlere halten.

Es ist aber Zeit, daß wir uns in Portland selbst umsehen. Die Lage der Stadt, sowie die Bedeutung, welche sie als Verschiffungsplatz errungen hat, sind in mancher Beziehung bemerkenswerth. Portland liegt nicht an der See, auch nicht am Columbiafluß, sondern an dessen Nebenfluß, am Willamette, zwölf Meilen von seiner Einmündung in den Hauptstrom und über hundert Meilen von der Mündung des Columbia in den Stillen Ocean. Portland — zum Unterschiede von dem gleichnamigen Portland in Maine, das fast unter demselben Breitengrade im äußersten Nordosten liegt, Portland, Oregon, genannt — ist dennoch ein Seehafen, aber nicht die See oder der Columbia haben die Stadt hervorgerufen, sie ist dem Willamette für ihre Entstehung verbunden. Das Thal des Willamette, der von Süden in der Einsenkung zwischen dem Cascaden- und dem Küstengebirge dem Columbia zuströmt, ist der Garten von Oregon. Weite Ebenen, theils bewaldet, theils Weide und Ackerland, breiten sich an den Ufern aus, und die ersten Ansiedelungen in Oregon fanden im Willamettethal statt; noch jetzt lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung des Staates in jenem Thal. Der Ueberfluß an Producten ward auf dem Strome verladen und nach Portland verschifft oder auf Wagen dorthin geschafft. In Portland fanden sich Seefahrzeuge ein, um die Producte zu laden, nachdem sie gelandet hatten, was die Ansiedler an Colonialwaaren, an Manufacturwaaren 2c. beburften. Obwohl heut zu Tage zu beiden Seiten des Willamette eine

Eisenbahn läuft, besteht noch eine lebhafte Dampfschifffahrt auf dem Flusse, der weit hinauf schiffbar ist, bei hohem Wasserstande bis nach Eugene City, 135 Meilen von Portland, zu allen Jahreszeiten aber bis Salem, der Hauptstadt des Staates Oregon. Bei Oregon City bildet der Willamette berühmte Fälle, indem er vierzig Fuß senkrecht herabfällt. Auf Staatskosten ist dort eine Schleuse gebaut, durch welche das Hinderniß der Schifffahrt umgangen wird.

Portland liegt am linken Ufer des Willamette auf einer langsam aufsteigenden Ebene, die von bewaldeten Höhen umkränzt ist. Da wo die Stadt aufhört, fängt der Wald an. Ich habe eine reizende Aussicht aus meinem Fenster, ich könnte mich nach dem Schwarzwalde versetzt glauben, nur der Staub, die Dürre zerstören die Illusion; Alles sieht braun und grau aus. Portland ist eine angenehme Stadt. Der untere Theil der Straßen am Flusse, wo die Geschäfte ihren Sitz haben, besteht aus stattlichen Häusern aus Ziegelsteinen; Laden drängt sich an Laden. Portland ist mit Minneapolis verglichen; aber daß Portland eine Seestadt ist, merkt man überall, und dadurch unterscheidet es sich von jener, der Binnenlandstadt. Es hat stattliche Waarenhäuser, die Gebäude der großen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsgesellschaften nehmen einen hervorragenden Platz ein. Selbstverständlich hat Portland Gas- und Wasserwerke und Pferdebahnen. Eine lange Strecke des Uferrandes ist von Werften einfaßt, die, auf Pfosten gebaut, recht hoch aus dem Wasser emporragen. Hinter den Elevators und Schuppen liegen große Dreimaster und Seedampfer; Portland ist der Haupthafen der Küste des Nordwestens trotz

seiner Lage tief im Lande; es sind aber Nebenbuhler da, die es enttrohnen möchten, in Oregon sowohl wie im Washington Territorium. Astoria an der Mündung des Columbia, und am Pugetsound verschiedene Plätze, u. A. das rührige Seattle, das allerdings den Vorzug hat, daß der Pugetsound leichter zu befahren ist, als der Columbia. Einstweilen aber fehlt Seattle noch die directe Eisenbahnverbindung mit Wallula Junction, und auch wenn diese hergestellt wäre, würde der Verkehr auf dem Columbia ihm entgehen. Immerhin hat Portland alle Ursache sich anzustrengen, um seine günstige Stellung zu behaupten. Vor Allem darf es den Wasserweg nach der See nicht vernachlässigen. Im Columbia machen die Sandbänke, namentlich die Barre an der Mündung viele Noth. Wie mir Herr Villard erzählt, hat man mit gutem Erfolge den Sand aufgewühlt, statt ihn wegzubaggern. Man hat sich dazu eines sogenannten Sternwheelers bedient, dessen ich schon verschiedentlich erwähnt habe, ein Dampfboot, welches am Stern ein großes Mühlrad hat. Dies Rad wird möglichst tief ins Wasser getaucht, indem man den Dampfer hinten beschwert, und das Rad wird dann durch die Maschine gedreht. Durch die Wirkung des Rades auf das Wasser wird der Sand aufgewühlt und treibt bei der Ebbe stromabwärts. Auf diesem einfachen, wenig kostspieligen Wege hat man seichten Strecken auf große Ausdehnung eine bedeutende Tiefe geben können. Das ist allerdings meistens nur eine zeitweilige Hülfe, da bei dem nächsten Hochwasser möglicherweise die Versandung an derselben Stelle wieder eintritt. Indeß sind die Kosten des Aufwühlens des Sandes sehr gering und die Arbeit ist rasch gethan.

Die mächtigen Gesellschaften, welche unter Villards Leitung stehen, haben mit der Stadt gleiches Interesse an der Erhaltung eines guten Fahrwassers, und so wird Vernachlässigung nicht so leicht zu besorgen sein. Portland wird der Northern Pacific-, der Oregon-Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaft, sowie der California- und Oregon-Gesellschaft die Herstellung der für den Handel erforderlichen großartigen Anstalten zu verdanken haben. Die genannten drei Gesellschaften haben nämlich eine Northern Pacific-Bahnhofs-Gesellschaft für Oregon gebildet, indem sie zusammen drei Millionen Dollars Capital aufgebracht und das Recht zur Ausgabe von fünf Millionen Dollars sechsprocentiger Obligationen erwirkt haben, um die Anlagen ausführen zu können. Sowohl in Portland wie in der auf dem rechten Ufern liegenden Vorstadt Eastportland ist Grund und Boden angekauft. In Portland soll ein großer Personen- und Güterbahnhof angelegt werden und längs des Flusses Werften, während in Eastportland vorzugsweise Werften, Lagerhäuser, Kohlen- und Erz-Bunkers ꝛc. vorgesehen sind. Eine Brücke, welche die Northern Pacific-Bahn über den Willamette baut, wird die beiden Anlagen verbinden.

Um wieder nach Portland zurückzukehren, so habe ich Ihnen schon gesagt, daß die Stadt, je weiter sie sich vom Flusse entfernt, einen mehr vorstädtischen Charakter annimmt. Die Holzbauten überwiegen hier, rasch lernt man das Vorurtheil gegen sie ablegen. Nach der Versicherung der Bewohner lassen sie in Beziehung auf Wärme und Trockenheit wenig zu wünschen übrig. Oregon hat allerdings ein sehr gemäßigtes Klima. Anhaltender strenger Frost ist geradezu unbekannt, dagegen regnet es

viel, ja vom Ende des Herbstes an bis zum Ausgange des Frühjahrs vergeht fast kein Tag ohne Regen. Ich habe schon bei der Beschreibung von Victoria erwähnt, daß die Strömungen im Stillen Ocean das Klima mäßigen, im Sommer die Hitze, im Winter die Kälte, dagegen bringen sie auch den vielen Regen mit. Nur in den Sommer- und Herbstmonaten herrscht trockenes Wetter. Die Architectur hat sich in allen möglichen Stilarten beim Holzbau versucht, Gothik und Renaissance haben herhalten müssen, ein dem Material ganz angemessener Stil ist noch nicht gefunden. Die Häuserreihe ist selten geschlossen, hier und da ist noch der ursprüngliche Urwald an den Resten einiger Baumstumpfe zu erkennen, aber im Allgemeinen machen die mit Bäumen bepflanzten Straßen einen sehr freundlichen Eindruck. Manche prächtige Villen inmitten großer Gartenanlagen bringen Abwechselung hinein. Unter den Besitzern derselben sind manche Deutsche. Ueberhaupt ist das deutsche Element hier ganz beträchtlich. Es erscheinen hier mehrere deutsche Zeitungen.

Daß der deutsche Turnverein seine eigene Halle hat, habe ich schon erwähnt, natürlich finden die musikalischen Bestrebungen bei den Deutschen eine Stütze. Leider ist selbst hier in Portland die Zeit uns knapp zugemessen. Der Dienstag ging bis zum späten Abend in Festunruhe auf, am Mittwoch fand eine Fahrt nach Albany im Willamettethale statt. Ich habe sie geopfert, um endlich einmal zum gemüthlichen Schreiben Zeit zu gewinnen und um, was mir den besten Theil des Tages hinnahm, meinen abhanden gekommenen Koffer wieder zu erlangen, den ich umsomehr dingfest zu machen Ursache hatte, als, wie

erwähnt, ein Theil der Gesellschaft nach San Francisco zu reisen beabsichtigte und die Möglichkeit nicht ausgeschlossen war, daß der beste Theil meiner Habe ohne mich denselben Weg einschlug. Donnerstag, Freitag und Sonnabend bis zum Nachmittag waren wir dann auf der Fahrt nach British Columbia und zurück.

Wir sahen Portland wieder bei schönstem Wetter, aber der Fernblick war noch immer verschleiert, der Mount Hood, welcher im Südosten aufsteigt, kam uns von hier nicht zu Gesicht. Von meinem Gastfreunde, Herrn Ewald, einem geborenen Hamburger und in Bremen auch heimisch, wurde ich Abends in das chinesische Quartier geführt. Portland hat eine große chinesische Bevölkerung, von mehreren Tausenden — ich habe sogar die Zahl 6000 erwähnen hören, doch ist man hier zu Lande in Betreff der Ziffern bei derartigen allgemeinen Schätzungen recht weitherzig —, eine der Straßen des Geschäftsviertels ist ihnen fast ganz eingeräumt; dort hausen sie zusammengedrängt wie Heringe. Sie schlafen zu vielen Dutzenden in Räumen, in denen nach unseren sanitarischen Begriffen nicht sechs Menschen die Nacht ohne Nachtheil für ihre Gesundheit zubringen können. Als Kopfkissen bedienen sie sich eines kleinen handgroßen Blockes, der eine leichte Aushöhlung an einer Seite für den Kopf hat. Dort in ihrer Straße wohnen sie Einer neben dem Andern; sie behalten ihre Lebensweise und Gewohnheiten, soweit möglich, bei, und während sonst ein wunderbarer Verschmelzungsproceß in den verschiedenen Völkern und Racen vor sich geht, die auf dem Boden der großen Republik wohnen, bleiben die Chinesen vollständig Fremdlinge. Selbst die Indianer

sind doch da, wo sie unter Weißen sich niederlassen, wie z. B. in Victoria, von der Cultur beleckt, sie tragen sich halb europäisch; nur die Chinesen geben nichts von ihrer Eigenthümlichkeit auf, sie nähern sich den Weißen nur so weit sie müssen, um mit ihnen in Handel und Wandel zu verkehren. Die vieltausendjährige Cultur der Chinesen hat ihre Nationalität sehr hart ausgeprägt. Sie verstehen und begreifen, was der Amerikaner bedarf, verlangt, sie nehmen aber Nichts davon an. Es ist eine vollständig in sich abgeschlossene chinesische Colonie, aber ohne Frauen. Es sind nur einige wenige, sehr wohlhabende Chinesen, welche verheirathet sind; die Masse lebt als Cölibatäre, einzelne haben sich wohl Herz und Hand einer Deutschen oder Irländerin erobert. Die Chinesen sind und bleiben Gäste auf amerikanischem Boden, und schlimmsten Falls kehren wenigstens ihre Gebeine in die Heimath zurück. Man macht ihnen aber zum Vorwurf, daß sie nur Fremdlinge sind und sein wollen, die dies Land und seine Bewohner lediglich als Quelle ihrer Bereicherung betrachten. In der That läßt sich diese Frage der Einwanderung der Chinesen kaum aus allgemeinen Principien heraus entscheiden. Eine Ueberfluthung mit Chinesen würde für die Vereinigten Staaten die schwersten Uebelstände herbeiführen, und bei der ungeheuren, fast unbegrenzten Bevölkerung Chinas, bei der Bedürfnißlosigkeit dieser Raçe, ihrer Zähigkeit und Gewandheit wäre eine Ueberfluthung wohl denkbar. Sie würden die weiße Ansiedelung verdrängen, ohne sie zu ersetzen. Dazu kommt, daß die Chinesen wahrscheinlich in geheime Gesellschaften organisirt sind, welche über die einzelnen Mitglieder sehr große Gewalt haben. Sie

würden einen Staat im Staate bilden. Andererseits läßt sich gar nicht verkennen, daß die Chinesen eine arbeitsame Bevölkerung sind, die für manche Handthierungen berufen erscheinen, sehr billig arbeiten und sich in dem Rahmen der bestehenden Verhältnisse leidlich gut behaupten. Bei dem Mangel an Arbeitskraft sind sie für die Bevölkerung des Westens von großem Nutzen gewesen und sind es noch. Man mag den Zustrom zeitweilig abdämmen, aber sobald die vorhandene chinesische Bevölkerung stark zusammenschmilzt, wird man die Einwanderung wieder zulassen. Es ist wohl anderen Ursachen zuzuschreiben, als dem Verdrusse, daß die Chinesen bleiben, was sie sind, keine Amerikaner werden und daß sie nach Hause zurückkehren, wenn sie sich, mit saurer Arbeit zum großen Theil, ein Stück Geld verdient haben, daß man ihnen so unfreundlich gegenübersteht. Man sollte im Grunde froh sein, daß man diese Gäste, die man doch nicht entbehren kann, wieder los wird. Die Gefahr, von den Chinesen erstickt zu werden, wäre doch noch größer, wenn sie sich auf amerikanischem Boden fortpflanzten.

Uns waren diese Fremdlinge aus dem fernen Asien eine höchst interessante Erscheinung. Wir besuchten, nachdem wir mit Gefahr unseres Trommelfelles ihre dramatischen Aufführungen angesehen und angehört hatten, ihre Läden, ihre Spielhöllen und Opiumhöhlen. Es würde mir aber schwer fallen, Ihnen eine zutreffende Beschreibung von dem Spiele, von den Opiumrauchern zu geben. Wir gingen unter Schutz eines handfesten Constablers in die betreffenden Häuser, alsdann verschwand Alles, was verboten war, oder wo wir allein

eintraten, hatten wir Mühe, uns verständlich zu machen. Wenn die Chinesen nicht beantworten wollen, was man fragt, so haben sie immer den glücklichen Ausweg, daß sie den Fragenden nicht verstehen, da sie sicher sind, daß er nicht versuchen wird, in ihrer, der chinesischen Sprache, sich deutlich zu machen.

Es scheint, daß bei den Chinesen durch die starke Ueberfüllung ihres Landes sich eine besondere instinktive Fertigkeit ausgebildet hat, auf dem kleinsten Raume sich zu behelfen. Ihre Spielhöllen, Opiumbuden, ihre Läden, ihre Werkstätten sind merkwürdig beschränkt. Es hockt Eines auf dem Andern. Die Leute müssen uns interessiren, trotzdem sie uns so fremdartig sind, denn es ist so ungemein viel Verständiges in ihrem Wesen und in ihrem Thun. Sie sind übrigens nicht bloß Arbeiter, es giebt Kaufleute aller Art unter ihnen, auch Unternehmer; auf der Fahrt nach Tacoma sahen wir eine große Holzhandlung mit Sägemühlen, welche einem Chinesen gehört. Der Mehrzahl nach gehören sie wahrscheinlich den unteren Ständen an. Einzelne Beschäftigungen sind ihnen fast ausschließlich zugefallen. Alle Wäschereien sind in den Händen von Chinesen. Auch als Diener finden sie viel Verwendung, sie werden als reinlich, anstellig und im Ganzen auch ehrlich belobt.

Mir selbst kam bei meinem kurzen Aufenthalte in Portland ein Beispiel von Anstelligkeit und Geschicklichkeit eines Chinesen vor, welches mich in Erstaunen setzte. Für alle Haushaltungen in Amerika ist die Dienstbotenfrage stets eine schwere Prüfung, und die glücklichsten sind die, welche sich von den Dienstboten möglichst abhängig zu machen wissen. In der Familie, bei der ich so an-

genehme Tage verlebte, war ein fünfzehnjähriger chinesischer Knabe Koch und einziger Dienstbote im Hause; er war wirklich der Koch, nicht etwa Küchenjunge, und ich muß gestehen, daß ich hier zu Lande selten besser gespeist habe. Es wird ihm die Zubereitung gezeigt, er begreift Alles und macht es das nächste Mal genau nach Vorschrift, aber maschinenmäßig genau, und man muß sich wohl hüten, das ihm Eingelernte verbessern zu wollen; dann wird er confus und störrisch. „Just as last time“ ist die Zauberformel, mit der Alles gut geht. Am Abend wird mit ihm der Speisezettel des nächsten Tages verabredet, dann geht er in sein chinesisches Quartier, wo er unter Aufsicht eines „Onkels“ die Nacht bleibt; er kommt rechtzeitig am andern Morgen, je nach der Mannichfaltigkeit des Speisezettels früher oder später, thut seine Obliegenheiten, wartet auf, bringt die Küche in Ordnung und zieht wieder ab.

Gestern Abend waren die chinesischen Barbierladen stark frequentirt, nicht der Bart, sondern das Haupthaar wurde weggeschabt.

Portland hat viele hübsche Schulgebäude (von Holz), Kirchen von stattlichem Aussehen, die Ausstellungshalle und die Turnhalle. Eigentliche Sehenswürdigkeiten bietet die Stadt nicht; sehenswürdig aber ist die Productenausstellung im Einwanderungsbureau, wo in ausgesuchten Exemplaren Proben der Fruchtbarkeit des Bodens von Oregon und Washington gegeben sind. Herr Paul Schulze, der in Ablösung des Herrn Gördeler von Newyork die Mehrzahl der deutschen Gäste hierher als Reisemarschall geführt hatte, steht an der Spitze dieser Abtheilung. Herrn Schulze's wird sich die Geographische Gesellschaft

in Bremen mit Dankbarkeit erinnern, indem die Expedition der Brüder Krause nach Alaska von ihm auf das Energischste gefördert wurde.

Es ist eine Fülle, Vollkommenheit, eine Mannichfaltigkeit von Feldfrüchten, Obst und anderen Erzeugnissen der Landwirthschaft in dieser Ausstellung entfaltet, daß man den höchsten Begriff von der Fruchtbarkeit des Landes erhalten muß. Oregon und Washington Territory werden sicher einmal eine bedeutende Rolle spielen. Die Natur hat ihnen Alles gegeben, um eine glückliche Entwickelung des Menschengeschlechts hier zu begünstigen, und gerade in Portland, am Columbia und am Pugetsound, befinden wir uns voraussichtlich auf den Stellen, wo eine künftige Civilisation ihren Höhepunkt erreichen wird. Die ganze Küste der Vereinigten Staaten längs des Stillen Meeres ist auffallend unentwickelt, unzugänglich von der See her in Vergleichung mit derselben Küstenstrecke am Atlantischen Ocean. Während hier fast ein Uebermaß von Einzackungen, tiefen Einbuchtungen, von Ausmündungen großer Ströme herrscht, ist die Westküste ganz arm daran, nur hier im äußersten Nordwest ist eine reiche, ins Innere des Landes reichende Verbindung von Land und Wasser anzutreffen. Von hier abwärts ist die Bucht von San Francisco allein ein nennenswerther natürlicher Hafen, die Bucht selbst ist aber viel zu klein, um auf das Hinterland Einfluß zu haben. Wenn im Laufe der Jahre — und Alles deutet ja darauf hin, daß die Zeit nahe ist — die großen ostasiatischen Reiche sich völlig öffnen, die Absperrung auch innerlich überwunden sein wird, sodaß sich im Stillen Ocean ein Völkerverkehr entwickeln kann, so groß und mannichfaltig,

wie ihn die Welt noch nicht gesehen hat, dann werden San Francisco und die Gegenden, deren Hauptstadt jetzt Portland ist, die Aus- und Eingangsthore zwischen Asien und den Vereinigten Staaten sein. Dies Land hier ist von wunderbarer Fruchtbarkeit, um viele Millionen ernähren zu können, das Klima ist gemäßigt, es hält sich vom Extremen fern, die Naturgewalten haben diese Strecken nicht zum Schauspiel ihrer vernichtenden Thätigkeit gewählt. Der Mensch weiß hier Nichts von gefährlichen Erdbeben, von verheerenden Stürmen, kurz, Alles trifft hier zusammen, um der Menschheit einen gedeihlichen Aufenthalt zu bereiten. Es hängt natürlich von verschiedenen Umständen ab, wie bald für Oregon und Washington die große Zukunft anbrechen wird, aber allem menschlichen Ermessen zufolge muß sie kommen.

Oregon umfaßt etwa 95 000 englische Quadratmeilen, es ist so groß wie alle Neu-England-Staaten zusammen und noch Zweidrittel des Staates Newyork dazu, oder wie die Staaten Newyork und Pennsylvanien zusammen. Wäre es so dicht bevölkert wie Newyork, so würde es zehn Millionen Einwohner haben. Der Besitz von Oregon hat lange hin- und hergeschwankt zwischen England und den Vereinigten Staaten, bis im Jahre 1876 durch Vertrag der 49. Grad nördlicher Breite als die Grenze der Ansprüche der Vereinigten Staaten vereinbart wurde, was aber nicht verhinderte, daß es über die schon erwähnte Streitfrage um den San Juanarchipel fast zum Kriege zwischen England und den Vereinigten Staaten gekommen wäre. Ursprünglich — bis 1850 — umfaßte das Territorium Oregon den ganzen Nordwesten, es war 30 800 englische Quadratmeilen groß, hatte aber nur

13 000 Einwohner. Es wurde dann Territorium Washington, der Norden von Idaho und Montana, östlich vom Felsengebirge, davon abgetrennt. In dem genannten Jahre ging ein Gesetz durch den Congreß, die sogenannte Schenkungsacte, welches, um die Ansiedelung zu fördern, den verheiratheten Colonisten 640 Acres, unverheiratheten die Hälfte schenkte. Washington Territory, welches politisch von Oregon getrennt ist, aber seiner natürlichen Beschaffenheit nach eng mit ihm verbunden, ist nur ein Dritttheil kleiner als sein südlicher Nachbar; die Einwohnerzahl auf diesem immerhin noch sehr großen Areal ist sehr gering, etwa ein Mensch auf eine englische Quadratmeile, vielleicht 80—90 000 Menschen. Washington ist immer von den Indianern bevorzugt, die am Pugetsound vom Fischfang, in den Wäldern von der Jagd leben. Jetzt werden ihrer etwa 14 000 in verschiedenen Reservationen gezählt. Beide Gebiete liegen westlich vom Felsengebirge. Die große Bergkette, welche, von Süden nach Norden streichend, sie durchzieht, ist das Cascadengebirge, eine Fortsetzung der Sierra Nevada Californiens, die sich im Durchschnitt etwas über hundert Meilen von der Küste entfernt hält, nördlich vom Columbia sendet sie zahlreiche Ausläufer rechts und links aus, sodaß Washington den Charakter eines bergigen Landes hat. Das Cascadengebirge (nach den vielen Wasserfällen so genannt) zeichnet sich durch eine Anzahl der hohen Bergkuppen aus, die mit ewigem Schnee bedeckt sind. Die bedeutendsten sind der Mount Hood, etwa 12 000 Fuß hoch und südlich vom Columbia, der Mount Rainier (neuerdings Tacoma getauft) mit 14 000 Fuß, Mount Baker, Mount St. Helens, Mount Adam nördlich vom Columbia. Mit Ausnahme

des Mount Baker haben wir sie alle auf der Fahrt nach Tacoma gesehen. Zwischen dem Cascadengebirge und der Küste zieht sich dann die Coastrange, das Küstengebirge hin, das auf dem nördlichen Ufer des Columbiaflusses in der Olympia Range seine Fortsetzung findet. Zwischen dem Meere und diesem Gebirge ist nur ein schmaler Saum Küstenlandes, sodaß die Flüsse, welche es nach dem Meere entsendet, kurze Gebirgsbäche sind und es südlich vom Columbia weiter nirgends durchbrechen. Oregon und Washington sind, wie man sieht, von Gebirgen vielfach durchschnitten, Berg und Thal wechseln, große fruchtbare Ebenen dehnen sich zwischen den Höhenzügen aus.

Der Mineralreichthum Oregons und Washingtons ist nicht minder groß, als die Fruchtbarkeit des Bodens. Gold, Eisen und Kohlen sind an vielen Orten und reichlich vorhanden, doch hat man sich dem Bergbau noch wenig zugewendet, nur die Kohlenausbeute ist schon beträchtlich, namentlich giebt die Kohlengrube Newcastle, nicht weit von Seattle, einen bedeutenden Ertrag. Sie gehört der Oregon Improvement Company, welche die Grube durch eine einspurige Bahn mit Seattle in Verbindung gesetzt hat, wo die Kohle nach San Francisco verschifft wird. Außer dieser Grube werden Gruben bei Renton, Senton, Wilkeson und Carbonado betrieben. Lange Jahre hindurch war der Handel von Oregon und Washington Territorium von San Francisco abhängig; die Produkte von Portland und anderen Hafenorten wurden nach San Francisco verschifft, um dort an den Weltmarkt gebracht zu werden. Jetzt steht Portland in direktem Verkehr mit England und mehreren anderen Ländern Europas und mit China. Der Export seewärts im vorigen Jahre beläuft sich dem

Werthe nach auf über neun Millionen Dollars. An dem Verkehr waren auch mehrere deutsche Schiffe betheiligt. Die Exportartikel sind in erster Linie Weizen, sodann Fisch. Die Lachsfischerei an der Mündung des Columbia ist ein sehr bedeutender Erwerbszweig; der jährliche Ertrag beläuft sich auf nahe an drei Millionen Dollars. Es giebt verschiedene Arten Lachs in den Flüssen der Westküste und jede Lachsart hält sich an einen bestimmten Strom und der Chinook-Lachs des Columbia nimmt die erste Stelle ein. Er läuft vom April bis August, und Tausende von Leuten gehen dann auf den Fang desselben aus. Er wird mit Tiefwassernetzen gefangen. Die Fischer sind, mit Ausnahme einiger Indianer, Skandinavier und Italiener. Der Lachs wird verpackt in „Cans" von ein Pfund, und 48 solche Cans gehen in eine Kiste.

Leider fiel die Fahrt nach Astoria, die im Programm stand, aus. Ein Theil der Gäste allerdings, der auf den Yellowstonepark verzichten wird, die amerikanischen Journalisten, haben auch Astoria besucht.

Auf der Heimreise.

Walla-Walla, W. T. 18. Sept., Morgens.

Sehen Sie auf der Karte nach, wo Walla-Walla ist und Sie werden wissen, wo diese Zeilen geschrieben werden. Der Ort läßt sich von Weitem schauderhaft desolat an, aber eine Menge wohlgekleideter Leute strömen dem Bahnhofe zu, wohlbespannte Equipagen bringen eine Musikbande, welche Herrn Villard seinen Morgenschlaf rauben will. Common Councilmen stolziren in hellen Cravatten in der Erwartung der weiteren Entwicklung des festlichen Tages, denn Walla-Walla will Herrn Villard und seine Gäste feiern, und einem Gerüchte zufolge bleiben wir hier bis Mittag liegen, um noch in einem Aufzuge durch die Stadt geführt zu werden. Drei Züge halten hier am Bahnhofe mit Engländern und Deutschen, der Zug voll Amerikaner ist noch jenseits Portland. Die Herren werden Yellowstone Park nicht mitmachen und entschädigen sich durch anderweitige Ausflüge.

Wir sind, wie Sie bemerkt haben werden, ernstlich auf dem Rückzuge nach Osten. Der Eisenbahnwagen ist wieder unsere Heimath geworden. „Mein Vaterland könnt' größer sein" ist der stille Wunsch, der bei der Einquar-

tierung wieder auffsteigt. Sie glauben nicht, wie bald man übrigens lernt, sich im kleinsten Raume aus- und anzuziehen, noch dazu unter den erschwerenden Umständen eines schwankenden Eisenbahnwagens. Ich weiß nicht, ob ich Ihnen schon, nicht ohne einen stillen Seufzer, den Sie natürlich nicht gehört haben, geklagt habe, daß wir auf der Reise von Newyork nach Portland zwölf Nächte in unseren cars zugebracht haben. Jetzt müssen wir uns von Neuem an das Leben gewöhnen. Es überkommt uns zuerst ein Gefühl der Gefangenschaft, als wir uns bei der häuslichen Einrichtung im Pullman'schen Sleeping Car mit dem Gedanken vertraut machen, daß wir viele Tage und Nächte hier unser Domicil haben sollen. Uebrigens ist doch der Sleeping Car — der Schlafwagen — nicht unser einziger Aufenthaltsort. Wir haben noch einen Speisewagen zur Verfügung, in welchem wir unsere Mahlzeiten einnehmen. Dieser dient zugleich als Küchen- und Proviantwagen. Der Eßsaal nimmt mehr als die Hälfte des Wagens ein. Zwischen je zwei Lehnstühlen zu zwei Sitzen befindet sich ein Tischchen mit vier Gedecken. Dies ist die Stätte, wo wir dreimal am Tage gespeist, und zwar nach unseren deutschen bescheidenen Ansprüchen an unsere Mahlzeiten, recht üppig bewirthet werden, aber im Ganzen nur der amerikanischen Sitte huldigen. Fleisch, Fisch, Eier gehören schon zum Kaffee oder Thee, entsprechend ist der Lunch um 1 Uhr, das Mittagessen Abends 7 Uhr. Wir erhalten täglich frisch gebackenes Brod, dampfend heißes, wie die Amerikaner es lieben, das aber Leute, die es gut meinen mit ihrem Magen, nicht genießen. Diese lassen sich stale bread, altes Weißbrot geben. Am andern Ende des

Wagens ist die Küche und unter dem Wagen der Keller, große Eisbehälter zur Aufbewahrung von Fleisch, Gemüse und was sonst zur Bereitung einer Mahlzeit dient. Ein Obersteward leitete die Bewirthung. Wie ich höre sind Contracte für unsere Beköstigung abgeschlossen. Wir führen einen recht guten Weinkeller mit uns. Bordeaux, Rhein- und Moselwein, auch Champagner. Am meisten in Frage ist der Moselwein; außerdem ist Milwaukee-Bier, Porter, Mineralwasser da, unter denen Apollinaris das bevorzugte ist. Die Zubereitung unserer Speisen ist natürlich amerikanisch mit allen Mängeln und Vorzügen dieser Küche, aber es erhält sich die Verpflegung gleichmäßig auf derselben Höhe. Sie sehen, wir können unsere Gefangenschaft aushalten, ich möchte übrigens dagegen protestiren, als ob wir uns förmlicher Schwelgerei ergeben haben. Die Mahlzeiten sind nach unseren deutschen Begriffen wie gesagt üppig, aber sie gehen über die Beköstigung in großen amerikanischen Hotels nicht hinaus. Auch haben wir niemals den Champager in Strömen fließen, uns aber die trefflichen Weine stets gut schmecken lassen.

So leben wir, nach wie vor, als glückliche Familie einträchtig zusammen, politisiren niemals. Erst in Portland kamen wir einigermaßen mit der Außenwelt wieder in Berührung. Die zusammenhangslosen, oft geradezu unverständlichen telegraphischen Nachrichten aus Europa sind uns durch die Lektüre der Portländer Blätter begreiflich geworden. Wir ersehen auch gelegentlich, daß die Aktien der Northern Pacific-Bahn in Wallstreet, Newyork, stark gedrückt werden, daß unsere Fahrt böswilligen und witzigen Angriffen ausgesetzt wird. Im

Ganzen sind wir aber durch den steten Wechsel der Eindrücke so sehr eingenommen, daß alle solche Nachrichten, wenn nicht spurlos, doch ohne nachhaltige Wirkung an uns vorübergehen. Herr Villard wird, so erfahren wir, uns jenseits des Felsengebirges, in Helena, verlassen und nach Newyork direkt zurückkehren, wo seine Anwesenheit dringend erforderlich ist.

Walla-Walla ist viel besser, als es von dem Bahnhofe aus, zu dem es noch erst hinauswachsen soll, aussieht. Es ist ein Städtchen von 5000 Einwohnern, die vorübergehende Bevölkerung nicht mitgerechnet. Es hat seine Hauptstraße von einer Breite, wie Sie in Bremen gewiß keine Straße finden. Da stehen Häuser von Backsteinen gebaut, nicht ohne Anspruch auf architektonische Verzierungen, daneben Bretterhäuser, nicht besser als eine Jahrmarktsbude. Haus an Haus ist ein Laden und jeder ist wohlversorgt. Der Ort ist nicht ganz jung, schon ganze 20 Jahre alt, er bestand schon vor der Eisenbahn und die Bahn von hier nach Wallula Junction am Columbia wurde schon vor zehn Jahren gebaut. Durch diese Zweigbahn steht sie mit der Northern Pacific in Verbindung. Eine Reihe hübscher Equipagen, darunter mehrere four in hand, die sich in jeder Residenz sehen lassen können, fuhren uns vom Bahnhofe zur Stadt. Ein Landeseingeborener ist den Gästen als Führer und Cicerone beigegeben, und man kann auch ihm wieder das Zeugniß nicht versagen, daß er seines Amtes mit Eifer im Interesse seiner Vaterstadt waltete. It is a wonderful country, Sir — damit beginnt er und versichert uns, daß es an der ganzen Pacific Coast kein Land wie dieses giebt. Hier wächst Alles

auch ohne Regen, Kartoffeln so — groß! und seitdem sie in die Erde gelegt sind, ist kein Tropfen Regen auf sie gefallen. Es hat in der That lange nicht geregnet. „108 days no rain", lautet eine Inschrift, unter welcher eine kleine Ausstellung der Landesproducte improvisirt ist. Ackerbau, insbesonders Weizen, ist der nervus rerum auch hier. Ein Triumphbogen ist aus gefüllten Kornsäcken aufgebaut und mit Aehren und Hopfen decorirt. Im Courthouse findet die Begrüßung statt. Als ich hinkomme, ist der Saal des stattlichen Gebäudes schon vollgepfropft. Ich gehe also durch die Straße, mich nach einem Barbier umzusehen. Da kommt ein Trupp Indianer, 200 Köpfe, Mann und Frau, zu Pferde, aufgeputzt und bemalt, mit lautem Gellen und Rufen die Straße heruntergejagt. Es sind Umatilla-Indianer aus einer Reservation nicht weit von hier. Selbst nach unserer Bekanntschaft mit den Crow-Indianern bei Graycliff macht dieser Aufzug den lebhaftesten Eindruck auf uns. Beim Barbier falle ich natürlich wieder einem Deutschen in die Hände; er ist aus der Nähe von Hamburg, 3 Jahre hier, hat neben seiner Kunst noch Land, das er bebauen läßt und auch zwei Häuser in der Stadt, die ihm jedes monatlich zehn Dollars Miethe eintragen; er hat den Raum für zwei mehr. Es geht ihm also gut, und er hat seinen Verwandten geschrieben, herüber zu kommen, da hier in der Nähe gutes Land noch billig zu haben ist. Es sind auch sonst viele Deutsche hier. An der Bank las ich aus Grün ein „Willkommen" hergestellt. Den Deutschen geht es nach meinem Gewährsmann sehr gut; sie sind fleißig und halten ihr Geld zusammen, worin sie den Amerikanern voraus sind.

Der Redeact hat lange gedauert, aber nicht gelangweilt. Herr Schurz sprach über die Indianerfrage, die ihm sehr am Herzen liegt. Namens der Fremden hat nebst anderen Senator Chapeaurouge gesprochen und seine Rede hat viel Beifall gefunden. „Wir gehen jetzt nach Haus," hatte Redner gesagt, nachdem er die rapiden Fortschritte gepriesen, welche Walla-Walla und alle die Städte gemacht haben, die an der Northern Pacific entstanden sind in einem Zeitraum, der nicht nach Jahrhunderten, kaum nach Jahren, eher nach Monaten und Wochen zu bemessen ist, — „wir gehen jetzt nach Hause und wir werden unsern Freunden sagen, daß grenzenlos wie der Reichthum der Amerikaner ist, so auch die Gastlichkeit der Amerikaner grenzenlos ist. Wenn wir erzählen, wie wir hier aufgenommen sind, so werden unsere Zuhörer an die Märchen von Tausend und eine Nacht erinnert werden. Aber der Vergleich paßt nicht, denn hier ist keine Dunkelheit, keine Nacht und kein Traum, Alles ist helles Tageslicht und Jedermann ist wach und munter." Er schloß mit einem Dank an Herrn Villard, daß er uns Gelegenheit geboten habe, Etwas von Amerika zu sehen, und mit der Versicherung, daß unsere Reise dem Lande und seinen Städten unsere wärmsten Sympathien sichern wird.

Unsere Rückreise von Portland haben wir übrigens nicht mit der Bahn, sondern mit dem Dampfer angetreten. Die „Wide West" trug uns den Willamette hinauf bis zum Columbia, und dann wandten wir uns ostwärts auf dem majestätischen Strome, passirten Vancouver, eine der ältesten Ansiedelungen, zugleich ein Fort. Erst sind die Ufer noch flach, die Höhenzüge bleiben in einiger Entfernung, dann aber treten sie nahe heran.

Es ist basaltisches Gestein, kühne Kuppen, Felsen, die sich wie Coulissen einer hinter den andern schieben. Breite Rücken, schroff in den Strom abfallendes Gestein wechselt mit einander ab; die Bergflanken sind dünn mit Tannen bedeckt. Die Vergleichung mit dem Rhein ist unabweisbar, Alles aber größer, der grüne Strom und die Berge. In vollster Einsamkeit und Stille fließt der Columbia dahin; anfänglich sieht man noch einen Dampfer, einen Kahn und ein Boot; Ansiedlungen an seinen Ufern sind selten. Dann ändert sich die Scenerie, die Höhen treten zurück, aber seltsame basaltische Terrassen steigen eine über die andere auf, oft glaubt man, künstliches Gemäuer enge den Fluß ein. Der Columbia hat das Cascadengebirge durchbrochen. Wild schäumend stürmen die Wogen in gewaltigen Stromschnellen und Strudeln über die Hindernisse hinweg. Das Schiff kann die Stelle nicht passiren. Wir gehen auf die Eisenbahn, welche die „Rapids" umgeht. Vom hohen Ufer herab haben wir den Blick auf das in langen Wogen herabfließende Wasser, in welchem sich ein Seehund tummelt. Man wird unwillkürlich an die Rapids des Niagarafalles erinnert.

Die Fahrt auf dem Columbia haben wir, die wir auf der Northern Pacific-Bahn zurückgekehrt sind und den Weg über S. Francisco nicht eingeschlagen haben, neben dem Yellowstone Nationalpark als ein Gegengewicht gegen die Lockungen der Rückkehr über die Central-Pacific-Bahn in die Wagschale geworfen und wir müssen gestehen, daß wir nicht falsch gerechnet haben. Der Columbia hat seinen Ruf mit Recht, wenn es auch schwer ist, die Größe, Schönheit und Eigenartigkeit des Stromes in Worten wiederzugeben. Einige Einzelheiten lassen sich

wohl aufzählen. Sie gehören dem Theile des Flusses zwischen Bonneville und den unteren Cascaden an. Hier sind mehrere Wasserfälle, Bäche, die von den Bergen in die Tiefe stürzen, von einer Höhe von über 800 Fuß. Vor Allem ist der Multuomah-Fall berühmt. Leider war er sehr wasserarm, als wir ihn sahen, es war ein Silberband, das von den Felsen herabhing. Das Wasser schlägt auf ungefähr ein Viertel seiner Höhe auf einen Felsenabsatz auf, hier sammelt es sich und wallt dann in größerer Breite abwärts. Der mächtige vorspringende Felsen Gibraltar, der Castle Rock, die Zwillinge, zwei zuckerhutförmige Felsen, die freistehen, Cape Horn, prachtvolle säulenartig aufstrebende Felsen &c. sind die namhaftesten Merkwürdigkeiten. Die Cascaden werden jetzt durch einen Canal umgezogen, so daß die Störung der Schifffahrt hier aufhört. Oberhalb der Cascaden haben wir wieder ein Dampfboot bestiegen. Die Felsenbänke treten oft hohen Mauern gleich von beiden Seiten in den Strom, sie engen ihn ein, als ob er durch eine Schleuse flösse von einem Becken zum andern. Bis zum Dunkelwerden fahren wir stromaufwärts bis unterhalb der Stromschnellen bei den Dalles, die wir neulich gesehen haben. Hier nimmt uns die Eisenbahn wieder auf. Es ist, wie ich erinnere, die Oregon Railway und Navigation Company's-Linie, die wir befahren. Dieselbe wird von der Pacific-Linie betrieben. Die Bahn hat hier am Columbia mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Auf einer Strecke von 45 Meilen ist sie aus den Felsen heraus gesprengt. Es wurden einmal 1000 Kisten Pulver, jede von 50 Pfund auf einen Schuß abgefeuert. Eine Klippe

von 450 Fuß Höhe wurde bis zu einer Tiefe von 75 Fuß weggesprengt.

Wir schieden von dem Strome voll der großartigsten Erinnerungen, wenn auch Alles, was wir gestern gesehen, keinen Vergleich aushalten konnte mit dem Momente, wo wir auf den Dalles standen voll Erstaunen über die Gewalt des Stromes, der sich durch die Enge drängt und nun Mount Hood heraustrat aus dem Nebel, und das Abendroth Alles mit rothem Lichte übergoß.

Im Felsengebirge, 19. Sept.

Gestern Mittag fuhren wir von Walla-Walla zurück nach Wallula-Junction, wo wir die Hauptbahn erreichen, und dann Nachmittags über die sandige Ebene nach Ainsworth. Hier müssen wir den Snake River, der, beiläufig bemerkt, fast bis zum großen Salzsee mit seinen Anfängen reicht, kurz vor seiner Einmündung in den Columbia auf einer Dampffähre überschreiten. Es ist eine langwierige Unternehmung. Der Zug hält in der Einöde, wir spazieren hinab an den Fluß. Einer und der Andere benutzt die Muße, ein Bad im Snake River zu nehmen. Ein Engländer macht es zu einem Ehrenpunkt, wo möglich in jedem Strome, den wir passiren, ein Bad zu nehmen, und er hat sein Badealbum um 26 Nummern, glaube ich, auf der Fahrt bereichert. Das Fährboot muß noch oft hin und herfahren, ehe es alle Wagen unseres Zuges hinübergebracht hat, so steigen wir hinein und nehmen oben auf dem Verdecke oder Dache des Fahrzeuges unseren Platz und fahren hin und her auf dem Snake River. Es ist später Nachmittag, die Sonne neigt sich dem Untergange zu. Die grelle Be-

leuchtung, welche neulich den Anblick der gelbbraunen, mit Sagegras bewachsenen sandigen Ebenen so unerträglich machte, ist einer sanfteren Färbung gewichen. Die Linien der Hügel jenseits des Columbia erinnern an Italien, die ganze Scenerie ist außerordentlich charakteristisch. Da am Ufer ein elendes Indianerzelt mit schmutzigen halbnackten Insassen, weiter aufwärts treibt ein Indianer, auf seinem Pony reitend, eine Rinderheerde vor sich her. Am rechten Ufer liegt Ainsworth mit seiner Arbeitercolonie, die an dem Bau der Brücke beschäftigt ist, ein trostloses Nest. Auf der linken Seite steht mitten im Felde unser Zug oder was davon noch nicht hinübergebracht ist. Es geht recht langsam von Statten, aber der Aufenthalt hoch oben auf dem Fährdampfer im frischen Luftzug des Stromes mit einem weiten Blicke über die fremdartige Umgebung läßt uns Zeit und Weile vergessen. Endlich, als es Abend ist, sind alle Wagen auf dem rechten Ufer und wir fahren weiter dem Felsengebirge zu. Morgen, so wird uns mitgetheilt, soll die verunglückte Fahrt auf dem Gebirgssee Pend d'Oreille nachgeholt werden.

Heute Morgen erwachen wir bei Sandpoint. Dies liegt am See, nach dem Frühstück schiffen wir uns auf dem Dampfer ein und machen bei köstlichem Wetter in erfrischender, stärkender Morgenluft die Fahrt auf dem Pend d'Oreille, der ringsum von Bergen eingeschlossen ist, sich verengt und erweitert und dadurch malerische Punkte schafft. An seinen Ufern finden sich mehrere Sägemühlen, welche den großen Reichthum der nahen Waldungen verarbeiten. Bei der Rückkehr begrüßten wir flüchtig Herrn Villard, der, Unwohlseins halber, die Fahrt

nicht mitgemacht hat. Wir steigen weiter ins Felsengebirge und sehen den Clarks Fork, dessen Ufer uns bei der Herfahrt so entzückt haben. Der blaue Strom zwischen seinen Felsenwänden, die oft wie Säulen aufsteigen, in malerischen Windungen bald friedlich dahinfließend, dann durch Engen tobend, verdiente durch Burgen, verfallene Schlösser, seltsam alte Ortschaften geziert zu sein; er ist so ganz zu einer solchen Decoration gemacht. Den Reiz der eigentlichen Flußansicht steigern die zu beiden Seiten sich aufthürmenden mächtigen Bergzüge. Als es dunkelt, sind wir in Ravali, bei der Reservation der Flathead-Indianer, von dort sollen wir eine Excursion zum Mount Macdonald machen.

Ravali, am Donnerstag Abend.

Das war ein anstrengender Tag, eine vollkommene Enttäuschung, und doch freue ich mich, daß wir die Fahrt zum Mount Macdonald gemacht haben. Wir haben nicht gefunden, was wir gesucht, aber dafür einen Blick in die Scenerie des Felsengebirges gethan, den ich nicht gern missen möchte. Nach einem Berichte des mit der Erforschung und Aufnahme der von der Northern Pacific-Bahn berührten Gegenden beauftragten Direktors Pumpelly soll sich auf der Reservation der Flathead-Indianer etwa 15 Meilen von der Station Ravali in der Mission Range vom Mount Macdonald ein Blick von wunderbarer Schönheit in die Alpenwelt eröffnen, ein Thal dort aufgefunden sein, das wetteifern kann mit dem Großartigsten, was Californien bietet. Herr Villard, von dem Wunsche beseelt, seinen Gästen, welche nicht die Route über San Francisco gewählt, hier noch einmal einen Ge-

nuß zu bereiten und zugleich einen neuen Anziehungspunkt der Northern Pacific in Aller Mund zu bringen, hat angeordnet, daß ein Track, ein Reitweg durch den Wald geschlagen wird, damit wir auf Indianer-Ponys den Macdonald erklimmen, so weit es möglich ist. Jetzt stehen wir nun vor dieser Expedition. Der Tagesbefehl ist: Zwölf Meilen Fahrt über die Prairie, dann sechs Meilen zu Pferde und endlich zwei Meilen zu Fuß den Berg hinauf. Für Lunch ist gesorgt.

In Ravali ist es so gemüthlich urwäldlich, das Stationsgebäude ist ganz Ravali. Als wir gestern Abend ankamen und halten, entdecken wir zwar in undeutlicher Ferne, bei dem unruhigen Lichte eines Holzfeuers noch andere Bewohner. Wir können anfänglich nicht ausmachen, wer und was sie sind, noch was sie treiben. Es macht sich eine Recognoscirungspartie auf und entdeckt einen Trupp Indianer um ein Feuer gelagert, die leidenschaftlich spielen. Die Leute sind sehr erhitzt und die ungebetene Gesellschaft scheint ihnen gar nicht recht zu sein. — Aber woher sollen, fragen wir, unsere Wagen kommen, nirgends ist eine Spur von Ansiedelung zu sehen, und wenigstens ein halb Dutzend vierspännige Wagen sind erforderlich für die Gesellschaft. Und als nun heute Morgen zum Aufbruch gerufen wurde, wir vom Eisenbahndamm herunter auf den harten staubigen Boden gestiegen und ehe wir zwanzig Schritte gethan, bereits vollgestäubt sind, erblicken wir die Wagen, und die Gespanne kommen herangetrabt. Wir steigen ein, und fort geht es im Galopp über Stock und Stein. Der Weg wird furchtbar, der Wagen erlaubt sich die unzulässigsten Abweichungen von der senkrechten Linie. Man preist sich glücklich, wenn man in

kritischen Momenten auf der Luvseite sitzt. Wir passiren einen Hohlweg, in welchem wir eine Hügelkette hinaufsteigen. Endlich sind wir oben auf dem Plateau. Staub, Angst, Stöße sind vorbei. Wir athmen die frische Alpenluft und rollen lustig dahin, bald haben wir den Gipfel erreicht; eine breite, weite Ebene, eine Prairie zwischen den Höhenzügen, thut sich vor uns auf und jenseits der Ebene steigen die Berge stolz in die Höhe. Es sind riesige Kerle von 10,000 Fuß Höhe, hier und da in den Klüften ein Schneefeld. Wir steuern auf Mount Macdonald los. Von der Höhe stürmen wir hinab in die Prairie und sausen über den grasigen Boden dahin. Es ist ein förmliches Wettjagen, aber wie besonnen, wie vorsichtig sind unsere Wagenlenker, die Besitzer der Wagen selbst, bei allem Ungestüm, bei aller scheinbaren Tollkühnheit! Und dabei müßten Sie die Wagen sehen. Achsen, Speichen, Räder, Alles ist so zart und dünn, das Geschirr erscheint so zusammengeflickt, und doch bricht und reißt Nichts. Schon oben auf der Höhe hat ein stattlicher Bau mitten in der weiten Fläche unsere Neugier erregt. Als wir näher kommen, unterscheiden wir eine Kirche, ein anderes großes Gebäude daneben und ringsum Blockhäuser; auf der Prairie aber weidet herrliches Rindvieh, weit zerstreut. Es ist eine Indianermission, St. Ignatius, eine Kirche, das Haus der Patres, die Schule und die Hütten, in welchen die Schafe dieser Heerde wohnen. Wir streifen jetzt nur die Mission. Es macht keinen üblen Eindruck, was wir sehen, die große Macht der katholischen Kirche gegenüber diesen Halbwilden tritt uns gleich sichtlich vor die Augen. Wir eilen weiter, die Wagen sind in einer meilenlangen Linie

auseinandergezogen. Da entdecken wir in der Ferne eine Heerde Pferde von Halbindianern getrieben, es waren die Thiere, die wir besteigen sollten. Wege giebt es in der Prairie nicht, und sie sind überflüssig, da der Boden eben und hart ist; aber so ursprünglich Alles aussieht, die große Ebene ist doch von einem Netze von Wasseradern durchzogen, die zu künstlicher Bewässerung dienen. Bei der Mission haben wir eben einen wasserreichen Bach durchwatet, der zur Berieselung angezapft wird. Die Richtung, welche die Indianerponys und unsere Wagen eingeschlagen haben, nähern sich immer mehr; endlich treffen wir uns am Ufer eines Baches; die Ponys werden dort zusammengetrieben, und nun greift jeder zu und macht sich beritten. Wer im Sattel sitzt, reitet den Ausläufer, oder wie der englische Ausdruck ist, den „Spur" hinauf, welchen der Mount Macdonald in die Ebene hinaussendet. Der Weg, frisch hergestellt, führt über den Kamm des Spornes, durch den Wald haben wir den Blick in die Ebene, die meergleich sich ausdehnt, gelbbraun, alles Gras getrocknet, aber noch treffliche Nahrung für das wohlgenährte Rind liefernd. So reiten wir in langer Linie allmählich in die Höhe. Es ist ein stattlicher Wald ohne Unterholz, fast ausschließlich Fichten. Wir reiten mehrere Stunden, bald scharf in die Höhe steigend, bald uns längs der Flanken der Berge hinschlängelnd. Einmal gab es eine Rutschpartie. Die Ponys, von zwei dort aufgestellten Leuten im Zügel gefaßt, glitten die Stelle hinab. Nun lichtet sich der Wald, wir bekommen einen Anblick, der uns freilich zeigt, daß wir bereits mehrere tausend Fuß höher sein müssen, als der Punkt, wo wir

uns zu Pferde gesetzt haben, es ist eine Hochgebirgslandschaft, da unten ein kleiner tiefgrüner See, da und dort an geschützten Stellen Schneetupfen. Nun wird abgestiegen und das Klettern beginnt, für Alpenstöcke ist Sorge getragen. Es geht mäßig steil hinan, links führt der Weg an einer Schlucht vorbei, an den abschüssigen Wänden liegt tiefer Schnee. Ein Flecken, der mit abgestorbenen Birken bestanden ist, gilt als nächstes Ziel, aber es ist nur eine Etappe auf dem Wege. Von einer umfassenden Umsicht, von Blicken in ein Thal von ungewöhnlicher Schönheit ist noch keine Rede. Unser Geologe Professor Zittel ist kühn voran und wenigstens mir weit voraus. Es dauert nicht lange, so kommen schon einige Marodeure zurück. Sie behaupten, daß man tausend Fuß höher nicht mehr sehe, als hier. Ich beschloß nicht voreilig mich zu erhitzen und die Bestätigung dieser Behauptung abzuwarten. Sie kam bald und ich fühlte nicht den Ehrgeiz, trotzdem den Gipfel doch zu erklimmen und zog es vor, den Rückzug zu Fuß anzutreten. Es war ein langer Marsch. Die Hoffnung, durch ein gutes Frühstück sich für die Strapazen zu entschädigen, hielt eine Zeit lang den Muth aufrecht. Da endlich winkt etwas wie eine picnickende Gesellschaft. Freilich ein Lunch ist da, aber es wird nur in winzigen Dosen verabreicht. Durch irgend ein Versehen ist nur aus einem Wagen Speise und Trank hinaufgetragen, also entbehren mußten wir, entbehren, wo wir gerade das meiste Anrecht auf Genuß gehabt hätten. Ein Butterbrod, eine Apfelsine, sowie ein Theelöffel voll Cognac schützt uns vor dem Verschmachten. Weiter geht es bergab.

Bald habe ich Gesellschaft, bald bin ich allein. Der Weg zieht sich recht lang hin, endlich lichtet sich der Wald, ein dunstiger Nachmittag — in der Ferne sehen wir den Waldbrand — macht die Täuschung noch verzeihlicher, wenn wir die Grasfläche für einen See halten. Endlich erreiche ich die Stelle, wo die Wagen halten. Ein Theil der Gesellschaft ist bereits abgefahren. Einige englische Herren, der Vertreter der österreich-ungarischen Gesandtschaft warten noch auf Vervollständigung der Fahrgenossenschaft; sie haben in dem Bache durch ein Bad sich gestärkt, aber Essen und Trinken gab es auch hier nicht. Bei sinkender Sonne eilen wir, durstgeplagt, über die Ebene dahin. Die Mission, hoffen wir, wird uns nicht abweisen, wenn wir um einen Trunk bitten; also fahren wir vor dem Hause des Patres vor, und ein Bruder tritt heraus. Er hat unser Begehren errathen, er bringt einen Krug Wasser und ein Glas mit und wir nehmen dankbar die Gabe an. Der Bruder war eine ansprechende Erscheinung, und anscheinend französischen oder belgischen Ursprungs, der aber vollkommen englisch sprach. Es war ein stattliches Wohnhaus, ebenso sind Kirche und Schulhaus wohl erhalten, der Garten gepflegt, und um diesen Mittelpunkt häufen sich einige zwanzig oder dreißig Blockhäuser, die von Indianern bewohnt sind, deren Kinder hier Unterricht erhalten und in der katholischen Religion auferzogen werden, welcher die Colonisten angehören. Die Unterhaltung war nur kurz. Einige Herren, welche die Anstrengung der Besteigung des fernen Macdonald-Berges gescheut hatten, waren von Ravalli aus, wo unser Zug hielt, hinüber

gefahren und hatten die Schule besucht und die Einrichtung sich zeigen lassen. Einer der Herren hatte ein Schreibheft aus der Schule mitgebracht und die Proben der Schreibekunst dieser indianischen Kinder waren ganz rühmlich. St. Ignatius muß als Mission eine Bedeutung haben. Ich fand sie auf meiner Karte des Stielerschen Atlas eingetragen, die sich als die beste Specialkarte schon ihren Ruhm erworben hatte und stets von Hand zu Hand ging. Wir fuhren weiter und ohne die Erwartung der Leiden, die uns im Hohlwege bevorstanden, wäre die Fahrt höchst erquicklich gewesen. Nun, wir kamen auch diesmal glücklich durch und wurden herzlich willkommen geheißen von den schon heimgekehrten Gefährten. Es wurde Nacht und noch immer fehlt ein Wagen mit seiner Gesellschaft. Es waren die unerschrockensten unter den Bergsteigern, welche sich auch den Gipfel des Mount Macdonald nicht geschenkt hatten. Endlich sind auch sie ungefährdet herein. Nie hat uns das Essen besser geschmeckt, als an diesem Abend, und heute Abend hatten wir wohl das Recht, auch den Weinkeller ungewöhnlich in Anspruch zu nehmen. Unsere Stimmung wurde nicht dadurch getrübt, daß wir hätten vernehmen müssen, daß unsere zuletzt heimgekehrten und am weitesten vorgedrungenen Gefährten die großartige Scenerie erblickt haben, welche wir weniger Unternehmenden verpaßt hätten. Auch sie hatten nichts gesehen; nicht einmal den Flatheadsee. Wie die Illusion entstanden ist, bleibt uns ein Räthsel. Wir verdanken ihr aber doch einen interessanten Tag. Namentlich sind nach dem bequemen Leben, das uns aller Anstrengungen



überhoben hat, die kleinen Strapazen des Tages sehr wohlthuend. Die Gesellschaft ist etwas durcheinander geschüttelt.

Wir eilen nun dem Yellowstone-Park zu, nachdem wir Helena und Bozeman passirt und die Gebirgsübergänge überwunden haben. Morgen sind wir wieder am Yellowstone River.

Der Yellowstone National Park.

Mammoth Hot Springs. Wyoming Ter., 22. Sept.
National Hotel.

Also im Yellowstonepark! Aber erst am Eingange bei den Mammoth Hot Springs, und wenn Sie den Kopf dieses Briefbogens ansehen, werden Sie finden, daß die Cultur auch diese Wunderwerke der Welt beleckt hat. Ein hölzernes Hotel, halb fertig, von colossalen Dimensionen, mit Bar und Parlors, der Anfang eines Heilbades erster Classe, steht einsam in der Wildniß, wenige hundert Schritte von den heißen Quellen, die aus ihren Ablagerungen eine großartige Terrasse, schneeweiß, einer Cascade gleich, gebildet haben. Dort sind primitive Bäder, und Badegäste fehlen auch nicht. Wir wurden hier gleich von Herrn Dr. Dedolf aus St. Paul in Empfang genommen, der die Bäder zu seiner Gesundheit gebraucht. Der Zug brachte uns gestern Abend bis auf 9 Meilen Entfernung von diesem Hotel, wir mögen einige 50 Gäste, Deutsche und Engländer, sein, unter ihnen der Gesandte des Deutschen Reichs, Herr v. Eisendecher, mit seiner Gemahlin, der englische Gesandte mit seiner Tochter. Wir theilen uns hier in die Reitenden und Fahrenden; die ersteren gehen um Mittag ab, die anderen folgen morgen

früh. Wir dringen bis zu dem oberen Geyserbassin vor und werden einige Male in Zelten die Nächte zubringen. Leider nöthigt die Zeit und die große Zahl der Gäste zu einer Beschränkung der Tour. Die berühmten Cañons zu sehen werden wir verzichten müssen. Der Eingang in den Yellowstonepark ist ernst und wild. Die schroffen Felsenmassen schieben sich bald coulissenartig in einander, dann bilden sie colossale Felswände. Der Weg ist nicht schlecht, aber es gehört das unbedingte Vertrauen zu der Fahrkunst der amerikanischen Kutscher dazu, um mit Gemüthsruhe die Fahrt zu machen.

Wie soll ich Ihnen nun aber das Wunder der Mammoth Hot Springs beschreiben? An eine bewaldete Bergwand gelehnt erhebt sich, aus dem Niederschlage der Quellen gebildet, in verschiedenen Absätzen und Terrassen der kieselige Aufbau, der zum Theil durch die atmosphärischen Einflüsse zerbröckelt ist. Unser Hotel steht auf dem untersten Absatz; von diesem steigt, vielleicht 200 Fuß hoch, ein zweiter, eine Viertelstunde im Umfange, auf. Hier ist das bildende Wasser noch thätig. In großen, von einem selbstgeschaffenen Rande eingefaßten Becken siedet es auf, dampfend, füllt das niedrige Becken und fließt ab, überall Niederschläge hinterlassend, die von wunderbar zarter und mannichfaltiger Gestalt sind. Das Wasser selbst erscheint bei klarem Himmel in wunderbar zartem Blaugrün, zuweilen krystallklar. Die Färbung varirt von Schneeweiß, einem Hauch von Roth bis zum Braunroth. Wo der kieselige Aufbau noch nicht gestört ist, zeigt er die zarteste gewebeartige Decke, nach außen, wo das Wasser abrieselt, nimmt sich der Aufbau wie eine versteinerte Cascade aus. Am lebhaftesten ist das Farben-

spiel, das Glitzern bei Sonnenlicht. Von der Ferne gesehen, kann man die Versteinerung mit einem Stück Gletscher verwechseln. Was die Mammoth Hot Springs bei Abendbeleuchtung verlieren, gewinnt die Landschaft. Die mildernde Abendsonne überkleidet die Berghalden mit duftigem Blau, die zackigen Felsenhäupter zeichnen sich scharf vom Abendhimmel ab, die Ablagerungen sind in ihren Farben kälter geworden, aber das Räthselhafte ihrer Erscheinung steigt in der unsicheren Beleuchtung.

Morgen, Sonntag, geht es zu Wagen weiter.

Cinabar am Yellowstone, 26. Sept.

Ich habe Ihnen neulich vom Nationalhotel des Yellowstoneparkes meine glückliche Ankunft an den Pforten des Wunderlandes gemeldet. Wenn ich heute (Mittwoch, 26. Sept.) ankündige, daß ich die Eisenbahn wieder erreicht habe, so werden Sie kaum ahnen, wie viel Staub, wie viel harte Püffe des Wagens zu ertragen, wie viel kritische Momente auf Wegen von höchst zweifelhafter Beschaffenheit zu überwinden waren, um unser Ziel, das Upper Geyser-Bassin zu erreichen und wieder zurück zu gelangen. Sollte sich Jemand veranlaßt fühlen, dem Nationalpark einen Besuch zu machen, so würde ich ihm rathen, noch ein paar Jahre zu warten, bis der unternehmende Director der Gesellschaft für „Improvements" des Nationalparks sein Project ausgeführt und von dem Endpunkte der Eisenbahn mit Tramways den Park durchzogen hat. Der Mann, der seit dem 25. Mai es vermocht hat, das Nationalhotel mitten in der Wildniß so weit fertig zu bringen, daß Hunderte von Menschen dort ein Unterkommen finden konnten, wird auch das Tramway-

18*

project verwirklichen. Alsdann werden die Zeit und die Mühseligkeit, die auf den Besuch des Naturwunders zu verwenden sind, nicht mehr so ungewöhnlich groß sein. Einstweilen mußten wir uns noch mit Wagen und Pferden behelfen. Das hat zwar nicht die Annehmlichkeit der Fahrt erhöht, vielleicht aber deren Verdienstlichkeit vermehrt, denn bis jetzt sind es immer nur noch Wenige, welchen es vergönnt war, die Geyser des Yellowstoneparks zu sehen. Das wird sich bald ändern. Schon seit der Vollendung der Northern Pacific-Bahn bis Livingston ist die Zahl der Besucher erheblich gestiegen. Die Amerikaner haben Geduld und Ausdauer auch im Vergnügen und tausend Meilen Eisenbahnfahrt ist für sie durchaus kein unüberwindliches Hinderniß.

Der Name „Nationalpark" wird Sie vielleicht verführen, zu glauben, daß die Landschaft, welche die wunderbaren vulcanischen Erscheinungen umrahmt, durch Menschenhand bereits künstlerisch zu einem Parke umgestaltet sei. Nichts ist irrthümlicher. Außer den Wegen von primitiver Beschaffenheit, einigen Knüppeldämmen und Brücken aus Holzstämmen ist dem Gebiete kein Zwang angethan. Auf einer Höhe, die nirgends unter 6000 Fuß sinkt, im Durchschnitt 7000 Fuß beträgt, hat der Yellowstonepark den Charakter einer Hochebene. Die Vegetation ist für die Höhe im Vergleich zu den Alpen noch sehr gut entwickelt, die Landschaft ist mit ungeheuren Fichtenwäldern bedeckt, die Bäume sind durchaus nicht verkrüppelt, aber der Mensch hat abscheulich gehaust. Hunderte, Tausende von Morgen Waldland sind abgebrannt und die verkohlten Stämme begleiten meilenweit den Weg; dann haben die Winterstürme den ganzen Baumwuchs an den Bergflanken

niedergebrochen und die verbleichenden Stämme räumt natürlich Niemand hinweg. Liebliche oder wildromantische Schönheiten hat der Yellowstonepark in dem Theile nicht aufzuweisen, den wir besucht haben. Es ist eine von mehreren Bergrücken durchzogene Hochebene, allerdings eingerahmt von mächtigen Berggruppen des Felsengebirges, an dessen östlichem Abhange der Yellowstonepark liegt, Berggruppen, deren Gipfel bis zu 12 000 Fuß aufsteigen. Yellowstonepark ist das Quellgebiet des Missouri. Der Madison- und Gallatinfluß, die zusammen mit dem Jefferson den Missouri bilden, sodann der Yellowstonefluß selbst, der bei Fort Buford sich in den Missouri ergießt, entspringen hier. Bei Livingston sieht man in der Bergkette den Einschnitt, den der Yellowstonefluß benutzt hat, um aus dem engen Gebirgsthale zu entfliehen. Durch eben diese Pforte windet sich die Zweigbahn der Northern Pacific, einige fünfzig Meilen dem Yellowstone River entgegensteigend bis Cinabar hinein in die Berge. Zu ihrer Rechten ist der Gallatin Range, zur Linken der Yellowstone Range. Mächtige, kahle Gebirge, oft von interessanten Linien und mit großartigen Felsabsätzen, die zum Yellowstone River hinabsteigen. Vom Endpunkte der Eisenbahn hat man bis zu den Mammoth Hot Springs noch acht Meilen zu fahren. Der Weg geht beständig auf und nieder, nun im Thale des Gardinerflusses; im Ganzen werden wir gestiegen sein. Der einzige Ort an diesem Wege ist das eben entstandene Gardiner City, eine Anzahl Blockhäuser und hölzerne Wohnungen im bekannten Stile. Sonst Einsamkeit, aber das Land ist durchaus nicht steril und selbst in diesen Höhen findet das Vieh im ganzen Winter seine Nahrung im Freien.

An einem steilen Abhange hinab kommen wir zum Hotel und auf einer Höhe, 6500 Fuß über dem Meere, sehen wir die Residenz des Inspectors des Parks vor uns. Dort oben liegt auch eine Abtheilung Soldaten, früher, um die Indianer im Zaume zu halten, jetzt, um den Park von Strolchen zu säubern. Wir werden im Hotel untergebracht (am Sonnabend Morgen). Herr Winser, Chef des Auskunftsbureaus der Northern Pacific-Bahn und Verfasser mehrerer werthvoller kleiner Abhandlungen (Guide to the Northern Pacific Raile Road and its allied Lines, sowie The Yellowstone National Park, a Manual for Tourists), ist der Führer unserer Expedition. Herr Winser ist lange in Deutschland als Consul in Coburg gewesen, spricht unsere Sprache, und seine liebenswürdige, gewinnende Manier erleichtert den Unerfahrenen die Beschwerden der Expedition. Wir haben die Wahl zwischen Reiten und Fahren, die Reiter werden gleich, die Fahrenden erst am folgenden Morgen aufbrechen. Die Beschränktheit der auf den Lagerplätzen vorhandenen Betten und Vorräthe macht diese Eintheilung nothwendig. Es sind nicht ausschließlich die jüngeren Herren, welche den Sattel wählen. Geh. Rath Hofmann besteigt den „Pony", und unser Koch aus dem Dining Car begleitet ihn als Gehülfe bei dem Schöpfen aus den Geysern, deren Wasser Professor Hofmann daheim analysiren wird. Herr Schurz, Herr v. Bunsen, Stadtrath Weber, Herr v. Eisenbecher, Oberst Xylander, Lieutenant Pertz, Senator Gröning 2c., die Mehrzahl der Engländer machen sich beritten, sogar einige Damen scheuen nicht den beschwerlichen Ritt von mehr als 50 Meilen hin und eben so viel zurück. Wir Anderen reserviren uns für die Wagen.

Nachdem die Reiterei aufgebrochen ist und der Imbiß genommen, haben wir vorläufig Zeit für die Mammoth Hot Springs.

Wie eine Sphinx ruhen sie am Eingange dieses geheimnißvollen Hochthales, 1000 Fuß über dem Gardinerfluß; sie regen alle die Fragen an, die sich so oft wiederholten: Wie ist die wunderbare Erscheinung entstanden und wird sie immer dauern? Man erhält bald den Eindruck, daß die Mammoth Hot Springs im Absterben begriffen sind. Der Aufbau, der sich in drei oder vier Absätzen in mäßiger Entfernung vom Gardiner River einige hundert Fuß gegen die Sandsteinmassen des Gebirgs anlehnt, gehört zu den in ihrer Art großartigsten, merkwürdigsten Erscheinungen im Parke. So massenhaftig, so schön tritt kaum irgendwo in den anderen Geysergebieten die schöpferische Kraft der kieselhaltigen Wasser auf. Jetzt zwar ist die Jugendkraft erloschen. Die von unterirdischen Kräften erhitzten Wasser brausen nicht mehr mit zorniger Gewalt auf, es ist kaum mehr als ein mäßiges Aufkochen. Aber einst werden hier gewaltige Quellen und Geyser gewirkt haben, ganz massenhaftig thürmt sich das Gestein auf in Form von Bastionen, bald platt abfallend, bald in Cascaden, und oben auf dem Plateau dieser Bastionen geht die Arbeit noch immer fort, aber in ruhigem Tempo. Aus den Oeffnungen siedet das Wasser auf, es hat sich hübsch geformte Becken mit geschwungenem Rande im Rococostil gebildet. Innerhalb derselben schichten sich allmählich die Niederschläge auf, mit den zartesten Farben und Gebilden die Becken bekleidend. Ueber die Ränder des Beckens fließt dann das Wasser den Abhang hinab, mit seinem Niederschlage

an den versteinerten Cascaden hinabfluthend. Ueberall dampft, siedet und zischt es noch; unter den Füßen hört man das ärgerliche Brodeln eines heißen unterirdischen Stromes, der sich nirgends einen Ausgang zu bahnen weiß. Es giebt Höhlen, aus denen heißes Wasser dringt und vor dem Aufbau hält ein Kegel von einigen 40 Fuß Höhe gewissermaßen Wacht. Ein Geyser hat hier offenbar sich dieses sein Grab aufgebaut. Der Yellowstonepark ist eigentlich erst seit einem Jahrzehnt entdeckt. Eine unbestimmte, in das Reich der Fabel verweisende Kunde von den wunderbaren Erscheinungen jener Gegend stammt zwar schon aus dem Anfange dieses Jahrhunderts, aber erst seit Mitte der sechsziger Jahre erhielt man zuverlässigere Nachrichten. 1870 wurde der Staatsgeologe der Vereinigten Staaten, Hayden, mit einer Expedition ausgeschickt, um die Wahrheit zu ergründen. Es ist bezeichnend, daß, als die Expedition den ersten Qualm der aufsteigenden Geyser gewahrte, sich ein Geschrei erhob: Die Geyser! die Geyser! gerade wie der verwunderte Ruf: Land! Land! erscholl, als sich Columbus' Zuversicht auf die Entdeckung einer neuen Welt als Wahrheit und Wirklichkeit erwies. Ich kann nicht unternehmen, eine geologische Erklärung zu geben. Mit unserer Gesellschaft war der Geologe Professor Zittel aus München, eben vor uns hatte Herr Professor vom Rath einen vierzehntägigen Aufenthalt hier gemacht, und die beiden sachverständigen Herren werden ihre competenteren Vermuthungen der Welt nicht vorenthalten. Man unterscheidet mehrere Bassins von Geysern, die räumlich ziemlich weit getrennt sind. Sie liegen fast genau in der Richtung von Süden nach Norden. Jedes dieser Bassins bildet die Aus-

füllung eines Kraters; das mit Kiesel gesättigte und erhitzte Wasser hat seinen festen Gehalt nach und nach abgegeben, Gewölbe gebildet, sich seinen Ausgang immer mehr verbaut, während vielleicht die Energie der von innen treibenden Kräfte nachließ.

Vom Hotel steigt ver Weg erst längs der Hot Springs, dann an einem steilen Berg hinauf. Oben auf der Höhe hat man einen großartigen Anblick, die fernen Kuppen des Felsengebirges, zu den Füßen eine weite Ebene, die hier ziemlich reichliche Nadelbewaldung wird durch Laubholz, das durch seine herbstliche gelbe Färbung in schärferen Contrast zu dem dunkeln Nadelholz tritt, verdrängt. Nun geht der Weg weiter, bald an Lichtungen, die mit niedrigem Gestrüpp bedeckt sind, vorbei, dann kommen wir in die Fichtenwaldungen. Die Stämme sind nur spärlich mit Zweigen behangen, aber schlimmer ist die Verwüstung, die das Feuer angerichtet hat. Diese verkohlten oder absterbenden Waldungen stimmen melancholisch, verdrießlich. Bald erfahren wir, was schlechte Wege und was Staub sind. Es dauert vier Stunden, bis wir über Berg und Thal nicht nur, sondern durch Bäche und Flüsse, durchgeschüttelt, staubbedeckt, oft in Gefahr, den Abhang hinunterzurutschen, oder aus dem Wagen geworfen zu werden an Norris Geyser anlangen. Wir passiren einen Sumpf oder See, Beaver Lake genannt; Dämme, die in denselben hineinlaufen, sollen von Bibern gebaut sein, die Bewohner selbst haben sich aber entfernt. Interessanter sind die Obsidianfelsen, die sich senkrecht 150—200 Fuß an dem östlichen Ufer des Sees erheben. Wenn ich recht verstanden, ist Obsidian eine Art Lava. Er hat ein glasartiges Aussehen, glitzert wie

Glas, ist aber undurchsichtig. Wie Herr Winser in seinem Führer erzählt, wurden die großen Obsidianblöcke durch Erhitzen und rasches Abkühlen mit Wasser zersprengt und auf diesem Material der Weg gebaut. Auf dem Wege ist wenig, um unsere Aufmerksamkeit von diesen kleinen Miseren der Reise abzulenken, indeß leidet die gute Stimmung nicht darunter, oder vielmehr es stellt sich ein gewisser Galgenhumor ein. Kommt eine Stelle, wo noch mehr Chance als gewöhnlich da ist, einen Abhang hinunterzusausen, so hat das Mitglied der Gesellschaft, welches professionell die Kunst vertritt, mit unzerstörbarem Gleichmuth eine lustige Geschichte, einen Kalauer zur Hand, um über den kritischen Moment, der glücklicherweise nicht immer von der Länge des bekannten Quart d'heure ist, hinweg zu scherzen. Auch ein bekannter ehemaliger Reichsbote aus Bayern zeigte den inneren Beruf zu guten Witzen und Kalauern. Aber der Fluch der bösen That bleibt nicht aus. Jetzt fängt jedermann an zu kalauern und wir sind manchmal einer Ohnmacht nahe. Auf den anderen Wagen kommen wir in Verruf, und eine Strafpredigt wird uns nicht erspart. Glücklicherweise überstehen wir indeß Staub, Kalauer und holperige Wege und kommen zu den Geysern, die, ich glaube dem Entdecker derselben zu Ehren, „Norris Geyser" getauft sind. Auf einer kleinen Anhöhe stehen vor uns Zelte aufgeschlagen. Waschbecken und Handtücher und ein Wassertümpel geben die berechtigte Hoffnung, daß man sich waschen kann. Wir erhalten unsere Anweisung auf die Schlafstellen in den Zelten und wandern nun zu den Geysern. Aufsteigender Qualm zeigt schon von ferne die Stelle, wo wir die Wunder schauen sollen. Nach kurzer

Wanderung durch ein Gehölz treten wir auf den Rand einer Bodeneinsenkung und übersehen das Becken. Ein wunderbar seltsamer Anblick! Eine blendend weiße Fläche, vielleicht zehn Minuten in ihrer schmalen Ausdehnung zu durchwandern, liegt vor uns und auf dieser Fläche zischt, siedet, brodelt, dampft und qualmt es überall. Man zögert hinunter zu steigen und vorwärts zu gehen. Wohin man sich wendet, quillt das heiße Wasser aus der Erde, in Blasen, Sprudeln, kleinen Springbrunnen, aus Spalten dringt Qualm, dort zischt jede Minute ein kleiner Geyser auf. Da dröhnt der Boden von dem Dampfe, welcher der Erde entströmt, es ist, wie wenn eine mächtige Locomotive den Dampf abbläst, dicht daneben ein kleiner Schlammvulcan; eine graue dickflüssige Masse kocht im Becken unaufhörlich auf, und plötzlich, als ob der tückische Geselle den Besuchern einen Schabernack spielen will, wirft er sein Schlammwasser 10 Fuß hoch auf und rings umher zugleich einen heißen erstickenden Qualm ausstoßend. Wir steigen an dem anderen Rande des Beckens in die Höhe und wandern in ein zweites Bassin, das indeß von leichtem Gehölz in eine parkartige Anlage verwandelt wird. Auch hier finden wir verschiedene kleine Geyser, brodelnde Quellen; das ganze Gebiet ist mit ihnen durchsetzt. Wohin man blickt, schwebt schneeweißer Dampf auf, welcher das Aufsteigen der unterirdischen Wasser verräth. Uebrigens launig ist dies Völkchen von Geysern. Hier sind nur einige wenige, die hoch aufspritzen. Der Minutesman steht im Ruf, daß er nach 60 Secunden „aufgeht", aber er thut uns nicht den Gefallen. Der Monarch springt einmal in 24 Stunden und wirft eine große Masse Wasser auf, aber er geruht nicht, sich zu zeigen.

Mit gutem Appetit lassen wir uns im Zelte das Mahl schmecken, temperenzlen etwas, da Wein und Bier vergessen sind. Wir sitzen noch bei Tische, als der Schein hoch auflodernden Feuers in unser nur von einer Kerze erhelltes Zelt fällt. Ein mächtiger Scheiterhaufen brennt und spendet Licht und Wärme. Die Gesellschaft lagert sich um ihn, auch die Damen, die später nachgekommen sind, sind dabei. Die Stimmung wird erregter. Da wird ein deutsches Lied angestimmt. Der Maler Dielitz und Gustav Schwab bilden den Kern des Chores und ein Lied nach dem andern tönt in die Nacht hinein. Uns gegenüber haben sich die Kutscher und Fuhrleute, zum Theil abenteuerliche Gestalten, gelagert, hinter ihnen stehen die Wagen, kurz ein vollständiges Lagerbild ist improvisirt. Des britischen Gesandten Tochter bittet um die „Wacht am Rhein" und die Bitte wird gern erfüllt, und nun auch diese Saite angeschlagen ist, zittert sie fort und bis spät hin hält der Gesang uns munter. Dann sucht Jeder sein Lager, die älteren Herren sind mit Betten bedacht, andere strecken sich auf die am Boden liegenden Matratzen. Für Decken ist reichlich gesorgt, und wir schlafen, soweit es die Schnarcher, die kläffenden Hunde und die durch die Zeltreihen gelegentlich trabenden Pferde, die ihrem Schicksale auf der Weide überlassen sind, uns erlauben. Die Kälte macht sich weniger empfindlich, als wir nach Höhe und Jahreszeit besorgt haben. Noch vor Morgengrauen tönt der Weckruf. Man kriecht aus seinem Zelte heraus, sucht sich eines Waschbeckens und Handtuchs zu versichern, holt sich selbst aus dem Bach das Waschwasser und vervollständigt seine Toilette nach Kräften. Hülfreich und gut reicht Einer dem Andern den Besen,

um den Staub von den Kleidern zu fegen. Auf die feinere Ausarbeitung dieses Putzgeschäfts verzichtet man. Es giebt Frühstück und dann pferchen wir uns wieder in die Wagen, um den Durchschüttelungsproceß fortzusetzen.

Eigentlich hätte ich meinen Bericht damit anfangen sollen, Ihnen mitzutheilen, daß durch Beschluß des Congresses vom Jahre 1872 das Gebiet, welches die Geyser, den hohen Bergsee und den Lauf des Yellowstoneflusses von seinem Ausflusse aus jenem See bis zu seinem Austritt aus dem Gebirge bei Livingston umfaßt, für Eigenthum der Nation erklärt. Dies Gebiet liegt größtentheils im Territorium Wyoming, kleine Abschnitte fallen in die Territorien Montana und Idaho. Wie die Staatengrenzen der Bequemlichkeit halber nicht den von der Natur gegebenen Scheidelinien folgen, sondern einfach mit dem Lineal auf der Karte gezogen sind, so ist auch der Nationalpark ein regelmäßiges Viereck, dessen Seiten nach willkürlich angenommenen geographischen Bestimmungen gezogen sind. Der Nationalpark enthält 3575 englische Quadratmeilen, hat 55 englische Meilen Ausdehnung von West nach Ost, 65 von Nord nach Süd. Er ist größer als die Staaten Delaware und Rhode Island zusammen; auch die Größe des Herzogthums Oldenburg wird zur Vergleichung herangezogen. Ein Inspector des Parkes hat in dem „Hauptquartier", dem Nationalhotel gegenüber, seine Residenz. Vor nicht langen Jahren waren die Indianer noch eine böse Plage. Als die erste Expedition zur Vermessung des Parkes vom Süden, von Ogden her ihre Arbeit begann, wurde ein Nachzügler derselben von den Indianern vollständig aus-

geplündert. Jetzt scheint von ihnen nichts mehr zu befürchten zu sein. Es treibt sich dagegen allerlei nichtsnutziges Volk in dem Parke umher. Zur Zeit als Präsident Arthur den Park bereiste, sollen die Cowboys einmal den Plan gefaßt haben, das Oberhaupt der Republik als eine schätzenswerthe Beute aufzubringen. Indeß ist es bei dem guten Vorsatze geblieben. Auch der Wildstand im Parke ist geschützt, der Elch, der Bär ꝛc., die, wo freies Jagdrecht herrscht, bald ausgerottet sein werden, sollen im Parke ein Asyl finden. Auch die Zerstörung der Geyserbecken ist verboten. Augenblicklich werden von Seiten der Regierung wieder Vermessungsarbeiten vorgenommen. Auf unserer Fahrt begegneten wir dem vorzüglich ausgerüsteten Expeditionscorps.

Am zweiten Tage, am Montag, setzten wir also unsere Fahrt fort. Die Romantik des vorangegangenen Abends, die Morgenwäsche, der Kaffee, alles zusammen erfüllten uns mit einer Stimmung, welche auch dem Schlimmsten zu trotzen entschlossen war. Der Anfang war auch schwer genug. Bald arbeiteten wir uns auf die Höhe einer Wasserscheide, um dann wieder auf halsbrechenden Wegen ebenso viel herunter zu fahren. Flüsse mußten durchwatet, neu aufgeworfene Wege unter grauenhaftem Staubaufwirbeln passirt werden. Nach dritthalb Stunden kamen wir zu einem zweiten, ganz stattlichen Holzbau, einem Wirthshause zum Besten der Reisenden im Parke. Hier sahen wir auch unsere Reiterei wieder, welche schon auf der Rückkehr von dem oberen Geyserbassin hier Rast machte. Ein Theil der berittenen Herren schien etwas marode zu sein. Einer oder der andere hatte es vorgezogen, den Weg zu Fuß

fortzusetzen. Dabei hatten sie allerdings von Staub und schlechten Wegen weniger zu leiden.

Die vorhandenen Geyser im oberen, südlichen Theile des Parks werden in zwei Bassins getheilt, das untere und obere, die Lower und Upper Geysers kurzweg. Daß diese Geyser ihrer Art nach verschieden seien, oder das Wasser, das sie ausspeien, abweichende Bestandtheile enthält, haben wir in der Eile natürlich nicht beobachten können, auch in den uns zugänglichen Schriften nicht bemerkt. So viel ich weiß, fehlt es überhaupt noch an längeren, unausgesetzten, über Jahre sich erstreckenden Beobachtungen dieser Erscheinungen. Bei der ungeheuren Anzahl der springenden und nicht springenden heißen Quellen — es werden ihrer gegen 2000, glaube ich, gezählt — ist natürlich an eine Beobachtung sämmtlicher nicht zu denken, aber auch die hervorragenden Geyser treiben ihr wildes Wesen ohne jegliche Controle. Man theilt die Geyser, wie gesagt, in Gruppen ein (Norris Geyser, Lower und Upper Basin), aber damit sind sie nicht alle untergebracht. Bald hier, bald dort findet sich noch eine Gruppe, die offenbar selbständig ist. Eine Zeit lang fahren wir am Gibbon entlang, der sich in kurzer Zeit westwärts in den Madison, einen der Väter des Missouri, ergießt. Dann müssen wir über die Wasserscheide klimmen, die ihn vom Firehole River trennt. Es geht also auch wieder bergab, das Flußbett wird passirt und dann längs eines Seitenarmes des Feuerlochflusses kommen wir an mehreren der Hauptgeyser des unteren Bassins vorbei. Sie haben den Boden mit einer hohen Ablagerung von Kieselniederschlag bedeckt, die immer mehr sich verdickt. Hier zweigt der Weg ab nach dem See und nach den berühmten

Fällen des Yellowstoneflusses. Er blieb uns leider verschlossen. Endlich kommen wir an das Ziel, an die Stelle, wo im oberen Bassin die Zelte aufgeschlagen sind, mitten in der Geyserregion. Es muß ein ungeheurer Krater gewesen sein, auf dem diese Geyser sich eingebettet haben. Das Bassin ist etwa vier englische Quadratmeilen groß und hat eine fast dreieckige Gestalt. Ein Fluß, auch wieder ein Feuerlochfluß, der sich mit den anderen Verzweigungen seines Namens verbindet und in den Madison fließt, bezeichnet die Linie, an welcher die hauptsächlichsten Geyser liegen. Eingefaßt ist die weiße, wie mit Gips bestreute Niederung von bewaldeten Bergrücken, auf denen da und dort gewaltige Basaltmassen hervorragen. In der Mitte dieser Scene hat „Old Faithful“ seinen Platz. Oben aus den Oeffnungen einer von ihm im Laufe der Zeiten aufgeworfenen kleinen Anhöhe entweichen fortwährend Dampfwolken. Man steigt unmittelbar bis zu der Oeffnung: es ist ein unregelmäßig geformter Schlund von einigen Fuß Durchmesser. Man sieht das Wasser in heftig kochender Bewegung auf- und niederwallen. Plötzlich steigt es, die Dampfentwicklung wird lebhafter, das Wasser wallt über den Rand und Old Faithful thut seine Schuldigkeit. Alle 63 Minuten springt der Geyser. Die Wassersäule steigt großartig empor, eingehüllt in Dampfwolken, und stürzt im Bogen nieder; einige Minuten nimmt das Schauspiel an Großartigkeit zu, die unterirdischen Gewalten schleudern das Wasser immer höher. Es ist, als ob ein Aufsteigen mit dem andern wetteifern wollte, kleinere Wassersäulen entwickeln sich neben dem Hauptstrahl, den Fuß aus einem schön überwallenden Mantel von Sprühregen

und Dampf bildend. In achtungsvoller Entfernung sieht der Mensch staunend diesem Wirken der vulcanischen Kräfte zu. Nicht nur das brühende Wasser, sondern auch der heiße Qualm nöthigen, sich sorgfältig zu hüten. Einige Augenblicke hält sich die Eruption auf der Höhe und sinkt dann allmählich zusammen, und das Wasser ist auf sein früheres Niveau zurückgefallen. Das ausgespieene Wasser rieselt den Hügel hinab und findet zum Firehole River seinen Weg. Wie erwähnt, hat Old Faithful die löbliche Gewohnheit, regelmäßig etwa jede Stunde sich in seiner Pracht zu zeigen. Verspätet er sich einmal, was auch in unserer Gegenwart vorkam, so entschädigt er dann durch eine um so majestätischere Eruption. Die Wassersäule steigt dann bis zu 135 Fuß. Ich setze hier die Beschreibung des Old Faithful her, welche Herr Winser in seinem Führer giebt, um meine eigene Schilderung dadurch zu vervollständigen: „Old Faithfuls Krater ist ein Oblong, im Innern zwei und sechs Fuß weit, an der äußeren Mündung vier und acht Fuß. Der Krater liegt auf einer Anhöhe von Geyserit, der an der Basis 145 Fuß breit und 215 Fuß lang ist und sich zu einem Plateau von 20 Fuß Breite und 54 Fuß Länge zuspitzt. Dies Plateau liegt zwölf Fuß über der Thalsohle. Dieser kleine Berg besteht aus Schichten der Kieselablagerungen in verschiedenen Absätzen, auf denen wieder flache Becken ruhen. Das Wasser in diesen Becken ist krystallklar; die Kanten der Becken sind hübsch gezackt und mit Schnüren von Knöpfen oder Perlen (aus Kieselniederschlag) eingefaßt, der Grund ist in zarten Farben, rosa, weiß, orange oder kräftig braun gefärbt. Der Ausbruch von Old Faithful beginnt

mit einem Auffspritzen, das sich sechs- bis zwölfmal wiederholt und scheinbar der mißlungene Versuch zu einer Eruption ist. Ungefähr vier Minuten dauern diese Vorbereitungen. Das Auffspritzen erfolgt in kürzeren Zwischenpausen. Unter Brausen und Dröhnen der Erde steigt der Strahl in die Höhe und erreicht bald die Grenze seiner Springfähigkeit, während Dampfwolken sich noch einmal so hoch erheben. Einige Secunden, nachdem das Maximum erreicht worden ist, sinkt der Strahl, es kommen dann noch einige energische Stöße. Wenn das Wasser sich gesenkt hat, entwickelt sich noch eine Weile starker Dampf, dann tritt Ruhe ein, das Wasser sinkt aus dem Krater in die Tiefe. Die Wassereruption dauert vier bis fünf Minuten. Auf die Erscheinung hat der Wind großen Einfluß, eine Eruption erfolgt nach sechzig bis achtzig Minuten und die Höhe der Säule schwankt zwischen 106 und 135 Fuß. Die Temperatur im Krater unmittelbar vor dem Ausbruch ist 200 ° F. (73 ° R.) Der theoretische Siedepunkt hier ist 199 ° F. — Old Faithful thut zuweilen Waschdienste. Kleidungsstücke, die man hineinwirft in den Schlund, werden häufig wieder ausgespieen.“ In dieser Beziehung ist Old Faithful nicht ganz zuverlässig. Von den Schnupftüchern, die wir hineinwarfen, hat er mehrere behalten. Eigenthümlich ist es, daß wollene Stoffe vollständig zerrissen werden und nur in kleinen Fetzen wieder zu Tage kommen. Ein Anhänger der Jäger'schen Wolltheorie mußte zu seiner Betrübniß diese Erfahrung machen. Old Faithful nimmt im oberen Geyserbassin gewissermaßen den Ehrenplatz ein. Er ist aber nicht der mächtigste Geyser. Unseren Zelten gegenüber, die in zehn Minuten

Entfernung von Old Faithful aufgeschlagen sind, auf der anderen Seite des Firehole River, befindet sich eine ganze Colonie von Geysern auf einer gegen das Gebirge ansteigenden Masse von Geyserit, die von Rinnsalen durchzogen ist, in welche die ausgespieenen Wasser ihren Abfluß finden. Man kann kaum zehn Schritte gehen auf diesem Kieselsubstrat, ohne vor einer Oeffnung zu stehen, in welcher, von mehr oder weniger hohen Rändern eingefaßt, Wasser siedet, aufquillt, zuweilen Versuche macht, aufzuzischen. Man muß sich in Acht nehmen, denn diese Geyser sind höchst launenhaft. Es gehen Tage, ja Wochen hin, ehe manche dieser springenden Geyser zu zeigen belieben, was sie vermögen; und wenn es ihnen einfällt, donnern sie mehrere Male in einem Tage in die Höhe. Die Einfassung, das Mundstück so zu sagen, der Geyser und heißen Quellen ist höchst mannichfaltig. Da ist z. B. auf jenem Terrain der „Bienenkorb" (Beehive) nach dem Bau, mit welchem er seine Mündung umgeben hat, so benannt. Der Bienenkorb ist etwa 3 Fuß breit und 4 Fuß lang. An der Basis hat er einen Umfang von 20 Fuß. Der Korb steht ziemlich frei auf dem Hügel und ist nicht von einem Becken umgeben. Die Eruption hat manche Eigenthümlichkeiten. Der Strahl wird mit großer Gewalt in die Höhe geworfen, breitet sich fächerförmig aus und die Tropfen verdunsten meistens in der Höhe, so daß er wenig Wasser auf den Boden wirft. Die Säule steigt bis zu 219 Fuß. Noch höher steigt die „Gianteß", nämlich bis zu 250 Fuß, aber nur einmal in vierzehn Tagen. Die „Gianteß" sieht in der Zwischenzeit ganz unscheinbar aus, das Becken ist ohne Randeinfassung, das Wasser siedet in träger Weise auf.

Desto ärger tobt sie, wenn sie in Thätigkeit ist; mit lautem Gebrüll wird das Wasser in die Höhe geschleudert, die Erde dröhnt. Die Eruptionsperiode dauert dann stundenlang. Nach dem ersten und hauptsächlichsten Ausbruche folgen in kurzen Zwischenpausen von einer halben Stunde heftige kleinere Ausbrüche im Verlaufe eines halben Tags. Leider sahen wir die „Gianteß“ nicht in Thätigkeit. Einem freundlichen Führer folgend gingen wir dann zu den andern berühmten Geysern, um wenigstens deren Becken zu sehen, zum „großen Geyser“, zum „Turban“ ꝛc. und gingen dann auf das andere Ufer des Firehole River zurück. Auf der Höhe stießen wir auf eine Gesellschaft, welche aus einer ganzen Familie und verschiedenen Angehörigen bestehend, nomadisirend den Park durchstreifte. Sie war von der Union Pacific-Linie heraufgekommen und arbeitetet sich zur Northern Pacific durch. Die Leute hatten einen gut ausgerüsteten Feldwagen bei sich. Ihr Zelt war aufgeschlagen, ein Kochofen aufgestellt. Nach Versicherung der Leute treibt nur die Wanderlust sie zu diesem Nomadenleben.

Einige Tausend Schritt weiter westwärts kamen wir wieder auf ein kleines Geyserplateau, in dessen Mitte der sogenannte „Splendid“ liegt, eine Anzahl anderer Springquellen umher. Mein Führer versprach bald eine Eruption. In der That dauerte es nicht lange, so fing der Splendid an, aufzuwallen. Er wurde immer ungestümer und dann ging er in die Höhe, wirklich prachtvoll, im Niederfall sich prunkvoll ausbreitend. Wir liefen rasch an die andere Seite und sahen den Wasserschleier durch die Sonne vergoldet. Ein kleiner Geselle neben dem Splendid geberdete sich während des Ausbruchs

seines großen Bruders wie wahnsinnig. Er kochte wild auf und alle Augenblicke sandte er einen langen schrägen Wasserstrahl nach ihm hinüber. Der Splendid geht bis zu 200 Fuß hoch. Gleich nachher sahen wir in der Entfernung im Flußthale wieder eines Springquells flüssige Säule unter mächtiger Dampfentwicklung aufsteigen. Auf unserem Plateau war aber noch mehr zu sehen. Da liegt auf einer Erhöhung von Silicat die „Punchbowle", eine mit vollendeter Regelmäßigkeit gebaute Schale. Der Rand, vielleicht zwei Fuß hoch, ist wunderhübsch, wie ein geknickter Kragen, ausgebuchtet, das Wasser himmelblau. Es siedet nur zuweilen etwas lebhafter auf. Der Führer bringt mich dann zu einem ganz kleinen See von schönster Färbung, aber still. Nur leise aufsteigende Blasen verrathen, daß er von den unterirdischen Mächten beherrscht wird. Unter der Oberfläche haben Einfassungen eines Beckens sich zu bilden angefangen, wir sehen aber noch unter diese Platten in die blaugrüne geheimnißvolle Tiefe. Der kleine See oder Tümpel entleert sich nach einer Niederung hin, die einige Fuß tiefer liegt als er. Der weitere Abfluß der Niederung scheint irgendwo gehemmt zu sein, und wir haben hier den Proceß der Verkieselung vor uns. In der Niederung stehen noch grünende Fichten, der Boden ist aber überall bereits fußhoch mit dem Niederschlage bedeckt, ein Theil des Tannenwäldchens ist ausgegangen. Hier und da ist der Kieselboden wieder aufgebrochen. Der Anblick erinnert an eine überschwemmte und übergefrorene Niederung.

Die Zahl der Quellen, Fumarolen 2c. ist Legion, jede einzelne würde anderwärts ein Naturwunder ersten Ranges sein. Hier sind sie so gemein wie Brombeeren,

und das Wunderbare sinkt zum Alltäglichen herunter. Und doch braucht man nur den Blick zu erheben. Wohin das Auge dringt, steigt Qualm auf, sieht es geheimnißvoll brodelnde Wasser, aufzischende Strahlen, hoch aufsprudelnde Wasserbecken, endlich die Geyser selbst auf der weißen, oft blendend weißen Fläche, die von Adern und Bächen des ausgeworfenen Wassers durchzogen ist. Die unterirdische Werkstatt, welche diese Wunder schafft, ist unaufhörlich thätig. Die Gesetze ihrer Thätigkeit sind zwar noch nicht im Einzelnen festgestellt. Warum dieser Geyser das Wasser hoch in die Luft schleudert, wenn jenes Becken nur aufsprudelt, ein anderes nur aufwallt, ist noch nicht erforscht. Auch die geologische Geschichte dieser Geyserbecken harrt noch der Lösung. Der Laie versenkt sich wohl in Träumereien über die Entstehungsgeschichte dieser bis jetzt nur an wenigen Punkten der Erde wiederholten Erscheinung. Hekla auf Island hat sich lange des Privilegs erfreut, der einzige seiner Art zu sein, jetzt ist es dahin. Auch die Geyser von Neuseeland sollen weit zurückstehen gegen die Geyser des Yellowstoneparkes. Wie Alles, was entsteht, werth ist, daß es zu Grunde geht, so sind vor Allem die Geyser einer beständigen Wandelung unterworfen, deren Endziel zu sein scheint, diese wunderbare Erscheinung zu vernichten. Die Geyser bauen sich selbst ihr Grab, indem sie die Arbeit, welche sie geschaffen hat, selbst wieder vernichtet. Nach Bunsen's Theorie schafft sich der Geyser wie ein Vulcan selbst eine Röhre, durch welche letzterer die Lava, ersterer das siedende Wasser an die Oberfläche fördert. Der Geyser bildet sich seinen Krater aus der Kieselauflösung im Wasser; es erfordert lange Zeit, ehe

der Geyser aufspritzt, die Röhre muß so lang geworden sein, daß eine merkliche Differenz der Temperatur im oberen und unteren Theile der Röhre eingetreten ist. Das im unteren Theile befindliche Wasser giebt seine Hitze nicht so rasch ab, wie das mit der Luft in Berührung gekommene; es nimmt an Wärme zu, geht in Dampf über und schleudert die kühlere Decke weg. Das wiederholt sich Tag für Tag, bis schließlich der Krater so lang geworden ist, daß die Entwickelung von Dampf unterdrückt wird, oder bis die die Erhitzung hervorrufende Kraft erloschen ist. Dann stirbt der Geyser ab. In dem Laufe der kurzen Zeit, in welcher diese Erscheinungen zu beobachten gestattet war, hat man Geyser aufhören sehen zu speien, und neue sind entstanden. Die Wunder des Yellowstoneparks haben für die Amerikaner einen großen Reiz. Die nationale Eitelkeit der Amerikaner fühlt sich durch den Umstand, daß ihr Land neben den Niagarafällen eine zweite Naturmerkwürdigkeit besitzt, die in ihrer Großartigkeit und Eigenthümlichkeit unerreicht auf Erden dasteht, geschmeichelt, und die Leute in den Vereinigten Staaten werden dieses Geschenk der Natur ehren und hinpilgern zu ihm wie zu einem Mekka. Die Erzählung von den Geysern wird mit einer gewissen Andacht angehört. Die kühnen Projecte der National Park Improvement Co., welche neun große Hotels im Park errichten will, der Gedanke des Mr. Hobert, einen Tramway durch den ganzen Park bis zum See und zu den Cañons des Yellowstone River zu ziehen, werden nicht nur verwirklicht werden, sondern sich auch bezahlen. Die Amerikaner sind auch im Genusse ausdauernd, und eine weite Eisenbahnfahrt schreckt sie nicht. Eine Ver-

kürzung der Fahrt im Park wird aber für den flüchtigen Besucher, der sich nicht lange aufhalten kann, um das Schauspiel oft, zu verschiedenen Tageszeiten und von verschiedenen Seiten zu genießen, ein großer Gewinn sein. Der Totaleindruck wird gewinnen, wenn man durch die zeitraubende, beschwerliche Wagenfahrt nicht so sehr in Anspruch genommen ist.

Der dritte Abend im Yellowstonepark wurde wieder unter Zelten verbracht. Am nächsten Tage hatten wir die ganze Strecke zurückzulegen, um das Hotel zu erreichen.

St. Paul am Mississippi.

Wer aus dem fernen Westen kommt, sich satt gesehen hat an den Weizenfeldern Dacotas und an der Prairie, dem muß das Herz aufgehen, wenn er hinaustritt auf die Terrasse von Grote's Tivoli an der Brücke des Mississippi in St. Paul. Es ist ein Blick, der mit Wonne erfüllt, man sucht danach, wo in Deutschland man diesen Stromabschnitt einfügen will, ob am Rhein, ob an der Elbe; es weht uns so heimisch an und doch liegt ein Hauch von Fremdartigem darüber, der das Bild doppelt anziehend macht. Der Riesenstrom, seinem Ursprung noch ziemlich nahe, kommt hier von Süden her und schwingt sich in kühnem Bogen an den Höhen, auf denen St. Paul liegt, vorbei wieder in seine ursprüngliche Richtung nach Süden. Bei Minneapolis hat er plötzlich die Wendung nordwärts genommen; er durchbricht die Höhenzüge, die dort an ihn herangetreten sind, bildet jene berühmten St. Anthonyfälle, deren Wasserkraft Minneapolis Dasein und die Grundlage des wunderbaren Aufschwunges dieser Stadt gegeben haben, welche in gleichem Schritte wie St. Paul fortschreitet und Dank eben diesen Wasserfällen eine Mühlenindustrie entwickelte, die ihres Gleichen nicht hat. Am linken Ufer, auf dem St. Paul liegt, fallen die Höhen oberhalb

der Stadt schroff in den Fluß; nachdem er die Stadt durchzogen, läßt er ein breiteres Vorland vor dem Höhenzuge, ebenso wie auf dem rechten Ufer sich ein langsam aufsteigendes Vorland den Höhen vorlegt. Eine Brücke von schwindelnder Höhe, über dem Strome von Drahtseilen getragen, führt von der Stadt zum jenseitigen Ufer. Die Höhen sind mit Laubholz bewaldet und die Ebene zeigt in angenehmer Abwechselung Häuser, Wald und Feld. Zahlreiche Inseln, oft bewachsen, oft nur Sandbänke, die verschwinden, wenn der Mississippi seine normale Höhe erreicht, füllen den Fluß.

Dieses liebliche, ja großartige Bild genießt man von der Mississippibrücke. Wer aber gern sich gemüthlich niederläßt und einen guten Schluck Bier dabei trinkt, der geht, wie gesagt, in's Tivoli, in die gedeckte Terrasse, die, auf dem Felsen ruhend, hart an dem Strome liegt. Dort schwirrt manch deutsches Wort an unser Ohr, oft möchte man sich von dem Ufer des Mississippi, jenes Flusses, der mit dem Amazonenstrome, dem Ganges und Indus aus der Geographiestunde in so ahnungsvoller Größe im Geiste uns vorschwebt, zurückversetzt glauben nach einer deutschen Kneipe. Doch die Ausschmückung ist fremdartig; der Kopf eines Elch, eines Bergschafes 2c. erinnert uns daran, daß wir den Urwäldern näher sind. Herr Hermann Grote selbst aber ist der würdige Repräsentant eines deutschen Bierwirths, und auf zehn Schritt sieht man ihm den Norddeutschen an. Er verleugnet ihn auch nicht, und seine Heimath, Kloster Zeven im Herzogthum Bremen, ist ihm nicht fremd geworden.

Ich war, vom Yellowstonepark zurückkehrend, in etwa sechzigstündiger ununterbrochener Fahrt in den letzten

Tagen des Septembers in St. Paul eingetroffen. Vor etwa vier Wochen waren wir hier eingezogen, um zur Eröffnung der Northern Pacific-Bahn bewillkommnet zu werden. Alles war Festaufregung, Vorbereitung. Ein solennes Frühstück mit Reden, Umfahrt durch die Stadt, Besuch des Stationsgebäudes der Northern Pacific Railroad hatte unsere Zeit in Anspruch genommen. Zwei Tage darauf, nachdem wir am See Minnetonko die erste Rast gemacht hatten, erfolgte dann jener prachtvolle Aufzug der Industrie und des Handels von St. Paul. Jetzt sah ich die Stadt in ihrem Alltagskleide, Festdecorationen und Festaufregung waren längst verschwunden, aber die Stadt sah darum nicht schlechter aus. Ein fröhliches Wirken und Wirthschaften geht an allen Enden vor sich. Es ist, als könnten die Hände der Vermehrung von Handel und Verkehr, die von allen Seiten eindringt, nicht Herr werden. Und in der That wächst die Stadt riesenhaft an. St. Paul mag jetzt 90 000 Einwohner haben; auf diese Ziffer wird wenigstens die Bevölkerung berechnet. Der letzte Census, der für 1880 eine Bevölkerung von 42 000 Menschen ergeben hat, soll ganz und gar unzuverlässig sein. Man glaubt die im Adreßbuch angegebenen Namen mit 2,6 multipliciren zu dürfen, um ein annähernd richtiges Resultat zu erreichen. Wenn man bedenkt, daß 1855 St. Paul ein Städtchen von 4—5000 Einwohnern war, so sind die kühnsten Erwartungen von dem Wachsthum und der dereinstigen Größe des Ortes gewiß keine bloßen Phantastereien. Damals, so erzählte mir ein deutscher Landsmann, der in die dreißig Jahre in St. Paul zugebracht hat und mit einem gewissen Stolze sagen konnte: „ich habe jedes

Haus hier bauen sehen", war St. Paul selbstverständlich ganz auf den Flußverkehr angewiesen, und wenn der Winter die Schifffahrt geschlossen und den Mississippi mit Eis bedeckt hatte, so war es eine wichtige Frage, eine Lebensfrage, ob die Schifffahrt einige Wochen früher oder später wieder eröffnet, wann das erste Schiff vom Süden ankommen würde, das die erschöpften Wintervorräthe erneuern sollte. Ganz St. Paul strömte dann zum Flusse hinab, wenn das ersehnte Schiff da war. Es brachte das Zeichen, daß die lange Winterstarre gebrochen war.

Ganz zufällig ist die Entstehung St. Pauls an dieser Stelle und sein Aufschwung nicht. Die Natur hat hier eine Stätte zur Gründung eines Ortes angewiesen. Die Felsenwände, welche am linken Ufer den Mississippi einfassen, senken sich da, wo jetzt der Mittelpunkt des Geschäftslebens von St. Paul liegt, zum Ufer hinab; es ist hier eine Art Thalmulde gebildet, zu der die Straßen von beiden Seiten niedersteigen. Dadurch entsteht im Orte selbst eine Abwechselung im Terrain, welche in St. Paul einigermaßen die tödtliche Monotonie in der Anlage amerikanischer Städte bricht. Natürlich ist der Stadtplan von Anfang an regelmäßig veranlagt, aber die Umstände haben es doch so gefügt, daß hier und da ein spitzer Winkel zum Vorschein kommt. Sehr zum Leidwesen der Leute von St. Paul, die auch nicht zufrieden sind, daß die Straßen nicht eine größere Breite haben. Obwohl der Flußverkehr jetzt nur eine unbedeutende Rolle spielt, so ist die Thatsache, daß St. Paul am Ende der Schiffbarkeit des Mississippi liegt, der, wie gesagt, einige Meilen aufwärts die St. Anthonyfälle bildet,

für die Entwickelung der Stadt von größter Bedeutung gewesen. Der Endpunkt war zugleich der Sammelpunkt für das weiter binnenliegende Land und dadurch auch der Markt, wo der Austausch zwischen den Waaren, die man aus der Ferne bezog und den Producten des umliegenden Landes stattfand. Man bedenke, daß in St. Paul eine Wasserstraße beginnt, die erst im Golfe von Mexiko endet.

Der Geschäftstheil der Stadt hat anfänglich in der Nähe des Flusses liegen müssen. Er ist dort auch geblieben. Die Eisenbahnstationen sind im unteren Stadttheile nicht fern vom Strome angelegt und die mit dem Mississippi parallel laufenden Straßen gehören ganz dem Geschäftsverkehre an. Erst weiter hinauf dehnt sich auf dem Plateau die immer wachsende Zahl der Wohnhäuser, der Kirchen und Schulen aus. Das Capitol, der Sitz der Regierung des Staates Minnesota mit seinem Thurmbau zeigt den ideellen Mittelpunkt St. Pauls an, der auch wohl in nicht ferner Zukunft der wirkliche sein wird. Daß die Straßen gerade sind, sich in rechten Winkeln schneiden, daß sie systematisch benannt sind, indem die mit dem Flusse parallel laufenden Nummern, die sie durchschneidenden Namen berühmter Männer tragen, ist hier nach Analogie anderer Städte eingeführt. Das hölzerne Haus ist aus der inneren Stadt verschwunden, die erst an dessen Stelle getretenen Bauten sind noch in bescheideneren Dimensionen gehalten. Mit dem Aufschwunge der Stadt gewinnt der Baustil auch einen anderen Charakter. Bis sechs Stockwerk hoch und mehr steigen in sauberem Ziegelsteinbau, einfach aber zweckentsprechend gehalten, die Geschäftshäuser in die Höhe. Laden drängt

sich an Laden, aber der Ziegelstein genügt nicht mehr, der Sandstein ist schon das Material für die neuesten Bauten geworden. In St. Paul ist Alles Hoffnung und Erwartung weiteren Aufschwungs. Die Stadt hat ausgezeichnete Eisenbahnverbindungen. Ueber anderthalb hundert Züge kommen und gehen täglich. Die älteren Linien setzen die Stadt mit dem Osten in Verbindung, auf mehrfachen Wegen erreicht sie die Seen, sodann den Süden. Die Northern Pacificbahn macht die ungeheure Strecke bis zum Stillen Ocean von St. Paul abhängig. Das Geschäft in diesen Emporien, Newyork an der Spitze, dann Chicago, St. Louis ꝛc. ist ein doppeltes, einmal die kleineren Ortschaften, das flache Land mit seinen Bedürfnissen an Colonialwaaren und Industrieproducten zu versehen und sodann sich zum Sammelplatz der Erzeugnisse des Landes, hier im Norden Weizen und Vieh, zu machen. In diesem Bestreben herrscht ein unausgesetzter Concurrenzkampf, aber da die Bevölkerung und deren Wohlstand unablässig steigt, ist eine Ausdehnung der Geschäftsthätigkeit in allen diesen großen „vertheilenden" Handelsplätzen eine durchaus begreifliche Erscheinung. St. Paul und bis zu einem gewissen Grade auch das benachbarte Minneapolis, welches übrigens seine Hauptstärke in der Mühlen- und Holzindustrie hat, beherrschen den Norden und Nordwesten, soweit Chicago und selbst Newyork nicht eingreifen. Diese hohen, breiten und tiefen Magazine, welche den Geschäftstheil von St. Paul einnehmen, bergen in reicher Mannichfaltigkeit und in großen Massen alles, was der Mensch für Behausung, Kleidung, was er an Colonialwaaren ꝛc. bedarf. Die Geschäftshäuser beschränken sich meistens auf eine Branche.

Die Drygoodshäuser z. B. halten Vorräthe von Kleidungsstoffen und auch wohl fertigen Kleidungsstücken. Schon bei der „Procession“ zu Ehren der Eröffnung der Northern Pacific-Bahn war uns durch Ausdehnung und Reichhaltigkeit die Abtheilung aufgefallen, in welcher das Haus Auerbach, Finch u. van Slyk seinen Geschäftsumfang zu veranschaulichen gesucht hatte. Ich habe Gelegenheit gehabt, durch das Magazin zu gehen. Hier sieht man alle Stoffe in allen Farben und Mustern, in welche auf einen weiten Umkreis die Menschen sich einhüllen. Vom Keller bis zum sechsten Stockwerk, wo die Verpackung vor sich geht, sind die ungeheuren wohlerhellten Räume, vielleicht 60 Fuß breit und 140 Fuß tief, angefüllt. Ein Detailverkauf am Orte findet nicht statt. Das Haus dient nur der Versorgung von Detailgeschäften in der Umgegend, d. h. bis auf Tausende von englischen Meilen. Reisende ziehen mit Proben in den Staaten und Territorien umher und nehmen Bestellungen an, oder auch die Inhaber kleiner Geschäfte kommen, um persönlich ihre Einkäufe zu machen. Ganz oben findet die Verpackung statt und die Ausfertigung der Facturen, die mit fabelhafter Geschwindigkeit besorgt wird. Vom Keller bis unters Dach geht ein Elevator, um Menschen und Waaren auf und ab zu befördern. Das genannte Haus betreibt auch die Anfertigung von Kleidungsstücken und den Druck seiner Etiketten, Rechnungen, Reclamen. Ein täglicher Umsatz von 10—20,000 Dollars pro Tag zeigt die riesige Ausdehnung des Geschäfts, und doch ist das genannte Haus, zwar das größte in St. Paul, durchaus nicht das einzige, und den Vergleich mit den größten Chicagohäusern dieser Art hält es nicht aus. So giebt es Geschäfte für

Eisenwaaren, Thonwaaren, Schuhe rc. und besonders für Materialwaaren. Den Gesammtumsatz von 276 solcher Häuser mit 4864 Arbeitern beziffert eine Denkschrift auf $66\frac{2}{3}$ Millionen Dollars. Neben dem Handel entwickelt sich in St. Paul auch eine bedeutende Fabrikthätigkeit, sie beschäftigt über 12000 Menschen; es ist besonders die Mühlenindustrie, Holzschneiderei, Maschinenfabriken und viele andere. Der Werth des von den Fabriken geschaffenen Products wird officiell auf 22 Millionen Dollars angegeben. Zahlreiche Banken (unter ihnen auch eine German-American) unterstützen den Handel. Die Eröffnung der Northern Pacific-Bahn, deren Verwaltung sich in einem schönen Gebäude in St. Paul befindet, hat, wie gesagt, die kühnsten Erwartungen angeregt, und in der That, nachdem diese ungeheuren Strecken der Ansiedelung zugänglich gemacht sind, ist keine Berechnung zu gewagt, um sich nicht verwirklichen zu können. Zahlreiche Nebenbahnen, welche von der Transcontinental-Gesellschaft, die gleichfalls unter Leitung des Herrn Villard steht, im Anschluß an die Northern Pacific-Bahn gebaut werden, ermöglichen den raschen Anbau des Landes, das seine Producte der Hauptbahn zuführen wird, und St. Paul hofft diese anderen Länderstrecken in Zukunft zu dominiren. Die Kaufmannschaft von St. Paul wirft auch bereits ihren Blick auf den Stillen Ocean. Sie hofft, daß nicht nur ein Theil des amerikanischen Handels nach dem Osten Asiens seinen Weg über St. Paul und die Northern Pacific-Bahn nehmen wird, sondern daß es den Vereinigten Staaten gelingt, Englands ungeheure Ausfuhr nach China, Japan und Indien zum Theil zu ersetzen.

In St. Paul befindet sich, wie schon angedeutet, eine große Anzahl Deutscher; zwar nicht so massenhaft wie in St. Louis, Chicago 2c., doch bilden sie einen ganz erheblichen Bruchtheil der Bevölkerung und zählen nach vielen Tausenden. Unter ihnen sind manche, welche schon seit Decennien in St. Paul ansässig sind. Auch manche Landsleute aus Bremen habe ich dort gefunden. Einige von ihnen haben i: Bankfache eine bedeutende Stellung; jüngere Leute bekleiden in verschiedenen Geschäften Commisstellen und ähnliche Posten. So viele ich ihrer gesprochen, sind sie gern in St. Paul, sie rühmen das behagliche Leben. Eine treffliche deutsche Zeitung, deren Redacteur Herr Dr. Wolff, ein Braunschweiger, ist, den die Verhältnisse von 1848 aus der Heimath getrieben, hält namentlich in ihrem reichhaltigen Sonntagsblatte die geistige Verbindung mit dem alten Vaterlande aufrecht.

St. Paul darf sich rühmen, daß es nicht blos der Entwickelung der materiellen Interessen lebt. Sein Schulwesen wird sehr gelobt (den öffentlichen Unterricht besuchen 8000 Kinder), ein neues Staatscapitol (St. Paul ist die Hauptstadt von Minnesota) ist fertig, ein neues Gerichts- und Stadtrathhaus, ein Theater sind in Angriff genommen. Die Stadt besitzt einen hübschen freien, mit Anlagen versehenen Platz. Die landschaftlichen Reize von St. Paul liegen aber an den Ufern seines Riesenstromes, die Straßen, welche aus der Stadt hinausführen, sind von einer Menge hübscher Landhäuser eingefaßt, die in wohlgepflegten, schattigen Gärten liegen. Hier ist der Holzbau zwar nicht mehr ausschließlich, aber doch noch keineswegs verdrängt und man lernt hier die Vorurtheile gegen ihn ablegen. Durch Lufträume zwischen den Wänden

und sorgfältige Verputzung halten diese Häuser im Winter die Kälte, selbst die grimmige Kälte eines Winters in Minnesota, und im Sommer die Hitze recht gut ab und begreiflicherweise läßt sich mit dem gefügigen Material viel leichter operiren, als mit Stein und Kalk. Oben auf den Höhen haben die wohlhabenderen Deutschen ihre Wohnhäuser, die mit mancher Erinnerung aus der Heimath ausgeschmückt sind. Die innere Einrichtung ist natürlich in vieler Hinsicht von der Landessitte abhängig und daher mit jener Vollkommenheit bis ins Kleinste durchgeführt, die nur da möglich ist, wo sich die individuellen Neigungen der allgemeinen Sitte mehr unterordnen, als es bei uns der Fall ist. Das amerikanische Haus hat mir einen recht behaglichen Eindruck gemacht. Ich möchte hier nur noch dem Zuge des Herzens folgend erwähnen, daß ich in mehreren dieser von Deutschen bewohnten Häusern auf den Höhen am Mississippi einen heiteren Sonntag verlebt habe. Die Gesellschaft war aus allen Gauen des Vaterlandes zusammengeweht mit einer angenehmen Beimischung deutsch-amerikanischer Frauen und Fräulein. Deutsche Musik, deutscher Gesang in Ernst und Scherz erscholl und Alles zeigte, wie eng die Herzen noch mit dem alten Vaterlande verknüpft sind, auch wenn Jahrzehnte vergangen sind, seitdem dieser und jener der älteren Generation nicht mehr daheim war. Die Sehnsucht, die Heimath einmal wieder zu sehen, ist bei Allen mächtig, aber Verhältnisse zwingen oft, die Ausführung dieses Wunsches von Jahr zu Jahr aufzuschieben, und dann ist die Abwesenheit so lang geworden, daß mancher im Stillen sich scheut, die Heimath wieder aufzusuchen, denn von so Vielem, was ihm das Liebste und Theuerste ge-

wesen, findet er nichts mehr wieder, die mit ihm jung waren, sind der großen Mehrzahl nach schon heimgegangen und es lebt ein anderes, ihm fremdes Geschlecht. — Die Jugend, welche erst seit wenigen Jahren von Europa dort eingewandert ist, hat auch schon ihre Schicksale gehabt. Die jungen Leute haben sich in Diesem und Jenem versucht, bis sie dann den rechten Boden gefunden. Der Verkehr mit dem eigentlichen Amerikaner scheint unserer Natur sehr förderlich zu sein. Der Deutsche kommt zu einer schneidigeren Geltung unter den Amerikanern, als wenn er ganz unter seinen Landsleuten bleibt. Das gährende, treibende Element sind nun einmal die Amerikaner, und es ist mehrfach die Bemerkung gemacht, daß Städte, die eine so überwiegende deutsche Bevölkerung haben, nicht mit Rivalen von anderer Mischung gleichen Schritt zu halten pflegen. Natürlich glückt es nicht Allen in Amerika. Wer sich nicht zur Anspannung aller seiner Kräfte, zu zähem Festhalten, zur Uebernahme von Verantwortlichkeit aufzuraffen vermag, wird weder im Osten noch im Westen vorwärts kommen. Manchmal treibt das Schicksal auch sein Spiel mit der Laufbahn des Menschen. Sitzen wir da noch in fröhlicher Gesellschaft beim Biere, als ein Diener der Gerechtigkeit eintritt. Er sieht ganz romantisch aus in der schmucken Uniform, um den breitkrempigen hohen Filzhut die goldene Schnur mit Troddel, in blauer Joppe, die nur leicht den officiellen Stil verräth. Das ist auch ein Bremer. „Willi Bremer, komm hier mal her“ ist die confidentionelle Anrede und mit etwas nachlässiger amtlicher Vornehmheit thut er sich zu uns. Ja, William G. Bremer stammt wirklich aus Bremen, aus dem Blocklande, hat die Ab-

wässerungsmaschine mit erbauen helfen, aber um heftigen Streites willen mit dem Landgensdarmen es vorgezogen, sich nach Amerika zu entfernen. Er hat den Krieg mitgemacht und später in St. Paul diese Anstellung gefunden. Er hatte gerade die Wache im Arrestlocal und er ließ es sich nicht nehmen, uns die Honneurs in seinem Hause zu machen, ja, wir hatten sogar die Ehre, mitternächtlicher Weile auf dem Patrolwagen eine Spazierfahrt durch St. Paul zu machen, um einen Arrestanten abzuholen.

Auf den Straßen der unteren Stadt ist fortwährend Leben und Treiben. Auffallend ist die Menge der Fuhrwerke aller Art. Der Amerikaner, namentlich der des Westens, ist ein geborener Reiter und Wagenlenker, und wenn es die Verhältnisse gestatten, hält er sich ein Buggy ein- oder zweispännig. Daher die wirklich zahllose Menge dieser zierlichen Wägelchen, die mit großer Geschicklichkeit durch die Straßen getrieben werden und die trotz ihres anscheinend so zarten Baues alle Schrecknisse eines amerikanischen Straßenpflasters unbeschadet bestehen. Die Straßen, die Straßen! das ist der wunde Punkt aller amerikanischen Städte. Schmutzig, kothig oder staubig, je nachdem die Witterung ist, holperig, voll Löcher und Hügel, sind sie fast ohne Ausnahme in allen Städten ein Gegenstand der Verwünschung, der Klage, aber zu bessern sind sie scheinbar nicht. St. Paul, die ganz junge, aufschießende Stadt, ist am Ende noch einigermaßen zu entschuldigen. Man verspricht auch, daß es besser werden soll. Der Fußsteig ist durchweg von Holz und so weit die Bretter fest aufgenagelt auf der Unterlage liegen und die Löcher nicht zu groß und zu zahlreich

sind, geht es sich nicht schlecht darauf. Uebrigens bilden sie nur einen provisorischen Nothbehelf, bis das Trottoir von Klinkern und Steinplatten hergestellt ist, was denn freilich in vielen Städten recht lange auf sich warten läßt. Weiter hinaus ist Alles noch viel unfertiger. Die Reihe der Häuser ist oft durch Lücken unterbrochen, fährt man noch ein Stückchen weiter, so kommt man in die Region der Landhäuser. Gebaut, geschafft wird überall. Erst jenseits des Flusses, wenn man der Brücke rechts-liegend, dem Strome entgegenfahrend, eine Sägemühle passirt, dann über niedriges Wald- und Wiesenland fährt, dann aufsteigt und schließlich auf den hohen Uferrand kommt, findet man die volle Einsamkeit. Dort ist eine Stelle, zum Hinträumen wie gemacht. Zu den Füßen der Strom, jetzt träge hinschleichend, bewaldete Inseln theilen und verschränken den Blick auf ihn, in dem mannichfaltigen Baumwuchs, welchen der indianische Wein umrankt, hat die Sykomore das Uebergewicht. Dort sieht man die vom Laube halbverdeckte Brücke über den Strom, Fort Snelling erhebt sich auf einem hohen Felsenabsturz des Ufers. Alles ist so geheimnißvoll in der herbstlichen Nachmittagsbeleuchtung. Bald kommen wir wieder zu Menschen. Da liegt Mendota, die älteste Ansiedelung der Gegend, dann kommen wir hinab zum Minnesota, der hier in den Vater der Flüsse mündet; eine Fähre trägt uns hinüber und wir landen am Fuße des Forts Snelling, das imponirend oben auf dem Felsen ruht. Das Fort war bestimmt, den ersten Ansiedlern Schutz gegen die Indianer zu gewähren, und es ist Zeuge manches blutigen Auftrittes in jenen Gegenden gewesen. Indianer sind noch in der Gegend angesiedelt, es giebt noch Jagdgründe,

welche sie vorzugsweise besuchen, sie sind aber dem weißen Manne nicht mehr gefährlich. Fort Snelling ist jetzt mehr eine Militärstation, ein Rendezvousplatz für Truppen, die an die Grenze bestimmt sind. Um das eigentliche Fort mit seinen Schießscharten und Zinnen ist eine Reihe von Cottages erbaut, die den Officieren zu Wohnungen dienen. Es liegen Artillerie und einige Compagnien eines Negerregiments dort. Eine Brücke, hoch über dem Mississippi, bringt uns zur Straße nach St. Paul. Der Blick von dort auf den hier eine scharfe Biegung machenden Strom, der eingeengt ist von schroffen Felswänden, ist wunderbar schön. Leider drängt die Zeit, die viel besungenen Wasserfälle von Minnehaha mußten überschlagen werden. Auf einer trefflichen Landstraße rollen wir der Stadt zu, bald umfängt uns deren geschäftiges Treiben wieder.

Bei Einbruch der Dämmerung, als die electrischen Lichter, die hier mit verschwenderischer Fülle von Laden- und Hotelbesitzern rc. verwendet werden, wie Sterne aufleuchteten, wurde hier und da Lebewohl gesagt. Der Abschied von St. Paul bestätigte mir, daß ich einige recht angenehme Tage dort verlebt hatte.

Städte im Osten.

Boston, Washington, Baltimore.

Wer Newyork gesehen hat, pflegt der Newyorker zu sagen, hat alle Städte im Lande, mit wenigen Ausnahmen, gesehen. Das Dictum ist doch nur mit erheblichen Vorbehalten richtig, und wenn man den Newyorker auf dies oder jenes aufmerksam macht, worin die Empire City hinter europäischen Städten zurücksteht, so wird er, um die Ehre seines Vaterlandes zu retten, auf Boston, auf Washington oder auf eine andere der mächtigen Großstädte hinweisen und versichern, daß dort zu finden ist, was man in Newyork vergeblich sucht. Es ist wahr, Newyork als Emporium des Güteraustausches, als Seehafen, als Sammelpunkt des Reichthums und als Stätte des Glanzes, als Stadt des Weltverkehrs und des Genusses steht unübertroffen da, alle anderen Städte sind immer nur ein Theil von Newyork, oft eine so wohlgelungene Nachahmung, daß es nur dem geübten Auge gelingen wird, die Unterscheidungspunkte zu erkennen. In der Anlage, in der Architektur, in Omnibus und Pferdebahn, in den Aushängeschildern und im Habitus der Menschen gleichen sich alle diese Städte in einem Grade, der in Europa trotz aller Nivellirungssucht nie-

mals eintreten wird. Aber dennoch haben örtliche Ursachen, die Bodengestaltung, Fluß und Meer, es haben geschichtliche Momente und wirthschaftliche Folgen den Großstädten selbst des Ostens ihren Stempel aufgedrückt und Verschiedenartigkeit in vielen Dingen geschaffen. Wie anders ist Boston da, wo sich um den Public Garden und die Common ein aristokratisches Viertel legt, wo sich das Statehouse mit seiner vergoldeten Kuppel erhebt. Einen solchen Anblick sucht man in Newyork vergebens. Boston gilt, und gewiß wohl mit Recht, als die gebildetste, die am meisten fertige, als die europäischste Stadt auf dem amerikanischen Continent. Boston ist von Newyork als Handels- und Schifffahrtsstadt überholt, aber es findet sich ein ungeheures Capital hier aufgehäuft, das sich überall im Lande nutzbar macht. Der Charakter älteren und festeren Reichthums spricht sich in Boston stärker aus. Die Commonwealth Avenue hat ihres Gleichen nicht in Newyork an Vornehmheit, die freilich nicht ohne Beigeschmack des Geldprotzenthums ist. Man söhnt sich aber mit diesem Selbstbewußtsein der Geldaristokratie aus, wenn man die glänzenden Anstalten sieht, welche der Reichthum für Wissenschaft, Kunst und barmherzige Werke geschaffen hat. Die Freigebigkeit der Amerikaner für gemeinnützige Zwecke hat in Boston sich am großartigsten entwickelt. Ueberall zeugen Paläste, die für Sammlungen, Unterrichtsanstalten, für Krankenpflege bestimmt sind, sowie Kunstdenkmäler von diesem Sinne.

Boston Common und der nur durch eine Allee davon getrennte Public Garden sind die Lieblingskinder der Bostoner und sie haben sie mit ihren schönsten Kunst-

werden geschmückt. Beide Anlagen sind einfach parkmäßig angelegt, das Terrain ist wellig, schöne alte Ulmen beschatten die Wege. Inmitten der Common erhebt sich auf einer Anhöhe eine Säule aus weißem Granit zum Angedenken an die Söhne Bostons, welche im Bürgerkriege ihr Leben ließen, ein Kriegerdenkmal. Die Säule trägt eine Bronzestatue der America. Auf den Flügeln des kreuzförmigen Sockels stehen ein Soldat und ein Matrose, sowie zwei allegorische Figuren, der Friede und die Geschichte. In die Flächen zwischen den Flügeln sind Bronzetafeln eingelassen mit Bildern aus dem Kriege — Abschied und Heimkehr der Krieger, Kampf eines Monitors gegen ein südliches Fort, Pflege der Verwundeten. Mit lobenswerthem Zartgefühl hat man keine Schlachtscene aus dem Bürgerkriege hier im Erze verewigt. Das Ganze, von Martin Milmore entworfen, ist eine sehr anständige Arbeit. Die Ausführung, auch der Guß, ist heimische Arbeit. Eine Angabe, wie hoch das Denkmal ist, habe ich nicht gefunden. Die Länge des Säulenschafts wird auf 70 Fuß angegeben, das Ganze mag somit gegen 100 Fuß hoch sein. Das bedeutendste Kunstwerk in diesen Anlagen ist eine Reiterstatue Washington's von Ball: Washington als Feldherr in leichter Haltung auf dem feurig ausschreitenden Pferde. Andere Denkmäler amerikanischer Staatsmänner sind weniger glücklich, auch zu klein für den Raum. Diese Parks, eingerahmt von ansehnlichen Privatwohnungen, nur an einer Seite von der lebhaften Geschäftsstraße Boylstonstreet begrenzt, könnten aus London herübergenommen sein, sie erinnern an Jamespark. Herrlich strahlte in der Morgensonne die vergoldete Kuppel des

Statehouses, das hoch auf einem der drei Gipfel des Hügels gelegen ist, der sich im Mittelpunkte der Stadt erhebt. Das Gebäude verliert zwar bei näherer Betrachtung. Es ist ein gelbübertünchter Backsteinbau, der nur durch die Säulencolonnade und die Kuppel Ansehen erhält. Man steigt die Stufen hinan und tritt in die Halle. Diese bewahrt die großen patriotischen Erinnerungen und das Andenken an den blutigen Bürgerkrieg. Die Halle ist ganz mit Marmor bekleidet, in Nischen, die mit einer Glasscheibe bedeckt sind, hängen die Fahnen der Regimenter, welche Massachusetts ins Feld geschickt hat, um die Union zu retten, geschmackvoll zusammengefaßt um die Büsten Lincoln's, Samuel Adams', Senator Summer's und des Vicepräsidenten Wilson. In einer Gruppe, die gerade unter der Kuppel arrangirt ist, bildet das vortreffliche Standbild Washington's von Chantrey den Mittelpunkt. Im Statehouse befinden sich außer einer Anzahl Verwaltungsräume die Räume für beide Häuser des General Court. Die Kuppel, eine mit Kupfer beschlagene Holzconstruction, ist besteigbar. Und welch' einen Anblick genießt man von dort oben! Da liegt sie zu unseren Füßen, die große Stadt mit ihrem Parke, mit ihren breiten Avenues, ihren schnurgraden Straßen und dem wunderlich verschlungenen Hafen. Von Maine abwärts tief herunter ist die Küste wunderbar vom Meere ausgezackt und durchfurcht, und nicht am wenigsten da, wo wahrscheinlich die Gestaltung des Landes zur Ansiedlung von Boston Veranlassung gab. Wie Newyork so ist auch Boston auf drei Seiten vom Wasser umgeben. Weniger noch als der Hudson bei Newyork, verdient der Charles River, der an der Nordwestseite die

nach Nordosten sich richtende Halbinsel bespült, den Namen eines Flusses. Es ist eine Meereseinbuchtung, in welche sich der Charles River ergießt. Dies Gewässer ist aber durch Ueberbrückung zu einem Binnenhafen gemacht, der durch Durchlässe zugänglich ist. Aehnlich dringt an der Südseite der Landzunge die Southbai ein. Am andern Ufer lagern sich die Vorstädte Cambridge, Charlestown, East-Boston und South-Boston wie ein Kranz um die eigentliche Stadt. Nur nach Osten hin ist Boston frei dem Weltmeere zugekehrt, aber Boston Harbour und die Rhede sind mit Inseln und Inselchen wie bestreut, und nur erst auf so erhabenem Standpunkte, wie wir oben auf der Kuppel stehen, blicken wir über sie hinweg und sehen hinaus ins unendliche Meer. Der Schiffsverkehr hält keinen Vergleich aus mit dem von Newyork. Die jenseits des Wassers gelegenen Vorstädte sind zum Theil auf Brücken zu erreichen und der große Massenimport und Export, der Passagier- und Auswandererverkehr, die eigentliche transoceanische Fahrt, ist an Newyork übergegangen. Aus dem Gewühl der Häuser ragen unzählige Kirchen, stolze Bauten, mächtige Steinhaufen empor. Trinity Church nimmt unter den Kirchen einen hervorragenden Rang ein, unter den Hotels spielen das Brunswick Hotel und das Vendome Hotel eine besondere Rolle. Der neu entstehende Stadttheil, die Back-Bay, zeichnet sich überhaupt durch Prachtbauten aus. Zu einer soliden Versicherungsgesellschaft scheint es zu gehören, daß sie sich einen fürstlichen Palast aufführt, so in Newyork, so hier und in anderen Plätzen. Auch die vielen Bahnhöfe, die Depots, wie sie hier zu Lande genannt werden, sind meistens großartige Bauten. Es ist ein sehr an-

ziehendes Bild, das natürlich für denjenigen, der die Details an der Hand hat, noch ungleich anziehender wird. Indeß auch der Fremde gewinnt rasch einen Ueberblick, der bei der regelmäßigen Anlage nachher von praktischem Nutzen ist. Um sich seiner gewonnenen Kenntnisse zu vergrößern, muß man sich nur dann kühn ins Gewühl stürzen. Die goldene Kuppel ist dabei immer ein gutes Wahrzeichen, das man selten aus dem Auge verliert.

Die Atlantic Avenue läuft längs eines großen Theils der Landungsplätze in Boston vorbei. Aehnlich wie in Newyork ist Pfahlwerk ins Wasser hineingebaut, darauf steht ein hölzerner Schuppen zur Aufnahme der Güter und längs dieses Schuppens legt sich das Schiff. Ein penetranter Thrangeruch verräth, daß hier Bostons Hauptartikel, der Kabeljau, der Codfish, verladen wird. Waarenhaus neben Waarenhaus ist angefüllt mit diesem Artikel und anderen fischigen Producten des Meeres, die zumeist in kleinen Fahrzeugen verladen werden. Das Laden und Löschen erstreckt sich in Boston auf eine ungeheure Ausdehnung und darum mag auch der Faden, den die Schiffe am Ufer bilden, etwas dünn erscheinen. An mehreren Punkten führen Dämme über den Meeresarm, der Boston von seinen Vorstädten trennt, und diese Dämme haben Durchlässe für die Schiffe. Durch Charlestownstreet kommt man in die prachtige Washingtonstreet, eine der lebhaftesten Straßen der Stadt. In den Nachmittagsstunden ist hier das Gedränge wie am Broadway. Die glänzenden Läden sind gefüllt mit Käufern und Besuchern — man kann in einen Laden eintreten und sich umsehen, ohne die Absicht zu haben etwas zu kaufen —, die der Mehrzahl nach dem schönen, was hier zu Lande

gleichbedeutend ist, dem herrschenden Geschlecht angehören. Die Art der Läden, der Waaren und der Ausstellung ist überall dieselbe. Eigenthümliches sieht man selten, in der Conditorei allenfalls ausgenommen. In dieser „Line“ haben die Städte eine gewisse Selbständigkeit bewahrt. Die Modewaaren, die Gold- und Silber-, die Porzellan- und Glaswaarenläden ꝛc. sind, auch dann, wenn sie mehr für das Detailgeschäft, als für den Versand ins Innere bestimmt sind, immer außerordentlich reich und massenhaft ausgestattet. Der Geschmack in allen diesen Dingen ist sehr fraglich. Für Farbenzusammenstellung, Zeichnungen und Muster giebt es allem Anscheine nach eine amerikanische Aesthetik. Den Trachten der Damen kann man allerdings im Augenblick eine decente Einfachheit nicht absprechen. Dunkle Farben herrschen vor, der Schnitt ist nicht auffallend, wenig Aufputz von Blumen, Federn und Geschmeide. Aber was ich an Dessins in den Schaufenstern gesehen habe, war nicht gefällig. Denken Sie sich einen schweren weißen Brocatstoff über und über mit bunten Vögelchen bestickt. Indeß ist es vielleicht Pariser Mode und Sie sehen es nächstens auch in Bremen. In den schweren Gold- und Silbersachen herrscht wenig Stil. Sehr beliebt ist oxydirtes Silber, das wie gehämmert erscheint. Aber Alles, was man hier sieht, ist bei Tiffany in Newyork und in den großen Confectionsgeschäften dort zu sehen. Reichhaltigkeit und Zahl der Läden bezeugen aber den immensen Reichthum, der hier herrscht. Façaden von Marmor oder weißem Granit sind hier viel häufiger als in Newyork. Nahe an Washingtonstreet steht das Postgebäude, ein Riesenbau aus Marmor, aber ohne besondere

architektonische Verdienste. Da die Post Reichssache ist, haben die Vereinigten Staaten den Palast errichten lassen. Es sei aber bemerkt, daß die Post zwar den Namen für das Gebäude hergiebt, aber nicht alleinige Inhaberin ist, die übrigen Vereinigten Staaten=Behörden haben ebenfalls dort ihre Amtslocale. So ist es überall in den Vereinigten Staaten, wo derartige Paläste für die Post erbaut sind. Boston ist die Stadt der Denkmäler. Die Aufhebung der Sclaverei ist durch die Bestrebungen, die von Boston ausgingen, vorbereitet, und nicht mehr als billig, daß Boston diese große Errungenschaft feiert. Es hat dies gethan, indem es zugleich dem mit rührender Pietät verehrten Präsidenten Lincoln ein Denkmal gesetzt hat. Lincoln ist dargestellt, wie er einem vor ihm niederkauernden Negersklaven die Fesseln abnimmt. Leider ist der Gedanke nicht ganz glücklich zum Ausdruck gekommen. Beim ersten Anblick der Gruppe hat man unwillkürlich die Vorstellung, daß der Neger dem Präsidenten die Stiefeln putzen will, eine Scene, für die man ja auf den Straßen täglich unzählige Male das Vorbild findet. Governor Andrew, Governor des Staates während des Krieges, ist im Staatenhause in Marmor dargestellt. Die Statue ist gewiß von größter Porträtähnlichkeit und trotz der für eine solche bildnerische Darstellung nicht gerade geeigneten gedrungenen Persönlichkeit des Gefeierten durch ihre Wahrheit bestechend.

Boston ist jetzt eine Stadt von etwa 400,000 Einwohnern. Wie Newyork, so leidet auch Boston an Mangel an Raum, es hat viele Quadratacres seines heutigen Grund und Bodens dem Meere oder der Niede=

rung abgewinnen müssen durch Aufschütten und Abdämmen. Boston hat deshalb auch nicht verschwenderisch mit dem Raume umgehen können. Außer dem Public Garden und dem Common, deren wir Erwähnung gethan haben, sind die öffentlichen Plätze in der Stadt nicht von großer Ausdehnung und die Straßen zum Theil schmäler, als man sie in amerikanischen Städten zu finden gewohnt ist; obwohl ein großes Feuer einen Theil der alten Stadt aufräumte und zu einer Erneuerung zwang. Etwas später als in Chicago, im November 1872, wüthete diese Feuersbrunst, welche in 20 Stunden sich über 65 Acres der inneren Stadt ausdehnte und 776 Gebäude in Trümmern legte. Der Schaden betrug 70 Millionen Dollars. Die Spuren sind jetzt völlig verwischt und die aus der Asche emporgestiegenen Gebäude sind größer, prachtvoller als die älteren Bauten.

Die Stadt Boston ist reich an Anstalten für Kunst und Wissenschaften, an Schulen und Hospitälern. Vieles ist noch in der Entwickelung. Das Boston Athenäum dagegen ist für amerikanische Chronologie schon ein Institut von ehrwürdigem Alter. Seine Gründung datirt aus dem Beginne des Jahrhunderts und Franklin's Name ist mit den Anfängen verknüpft. Es hat eine Bibliothek von 115,000 Bänden und ein Lesezimmer, welches zwar eigentlich nur den Actionären zugänglich ist, aber sich auch dem Fremden ohne Schwierigkeit öffnet. Das Athenäum besitzt ein Vermögen von 300,000 Dollars, dessen Zinsen für das Institut verwendet werden. Eine historisch-genealogische Gesellschaft beschäftigt sich mit der Erforschung der Geschichte Neu-Englands. Die Gesellschaft

besitzt eine für Specialzwecke bestimmte, ausgezeichnete Bibliothek. Beide Institute überragt an Umfang und allgemeinem Nutzen die Boston Public Library, die, durch Schenkungen gegründet, eine der bedeutendsten Büchersammlungen des Landes geworden ist und eine Anzahl werthvoller Privatbibliotheken, wie die des berühmten Kenners der spanischen Literatur, Ticknor, die an Shakespearischer Literatur so reiche Barton'sche Sammlung ꝛc. in sich vereint. Sie zählt 400,000 Bände und steht dem Publikum offen. Sie hat Zweigbibliotheken in verschiedenen Theilen der Stadt. Großartig ist das Institut der Gesellschaft für Naturgeschichte und das der Gesellschaft für Technologie, beide aus einer Verbindung von Staats- und Privatmitteln gegründet und unterhalten. Die Industrieschule, die mit dem technologischen Institut verbunden ist, erzieht Jünglinge und auch Mädchen in den mechanischen Künsten. Ueberhaupt ist die Gleichstellung der Frauen mit den Männern in Erlangung wissenschaftlicher Bildung wohl nirgends praktisch so weit gekommen, wie in Massachusetts. Eines der imponirendsten Gebäude ist die Latin and High School für Knaben. Das Haus ist vor zwei Jahren eingeweiht, die Schule aber ist die älteste des Landes, wenigstens die Lateinische Schule, die schon fast 250 Jahre zählt, während die English High School 1821 errichtet ist. Ein Seitenstück zu dieser Knabenschule bildet die Latin School for Girls und Girls High School, welche der weiblichen Jugend eine analoge Bildung gewährt. Der Pflege der Musik ist die New England Conservatory of Music gewidmet, 1867 gegründet, seit vorigem Jahre in dem Palaste an Newton Street, gegenüber Franklin Square,

heimisch, mit Concertsälen und Schul- und Wohnräumen für eine große Anzahl Schüler. Eben Tourjée ist gegenwärtig Director.

Der Schwerpunkt der wissenschaftlichen Bedeutung Bostons liegt aber bekanntlich in der Universität zu Cambridge, welche ihre Wurzeln ein Vierteljahrtausend rückwärts verfolgen kann. Im Jahre 1636, sechs Jahre nach der Gründung Bostons, wurde das erste College in Newton, wie die Vorstadt Cambridge hieß, gegründet und zwar setzte der General Court, die Vertretuug der Colonie, die Summe von 400 Pfund Sterling dafür aus, ein Betrag, welcher dem Steuerertrage der ganzen Colonie für ein Jahr gleichkam. Zwei Jahre nach der Gründung empfing das College von einem englischen Geistlichen, John Harvard, der in Charlestown starb, ein Vermächtniß von 800 Pfund Sterling. Zu dessen Angedenken wurde die Stiftung Harvard College genannt, und da der Erblasser in Cambridge studirt hatte, die Stätte, wo das College sich befand in Cambridge umgetauft. Im Laufe der Jahrhunderte ist aus diesen Anfängen die berühmteste Universität der neuen Welt geworden. Staat, Stadt, ehemalige Zöglinge und Freunde haben gewetteifert, dieses Heim der Wissenschaften zu bereichern. Heutzutage suchen gegen 1500 Schüler oder Studenten hier in allen Zweigen des Wissens sich Kenntnisse zu erwerben. Der Unterricht theilt sich in Schulen und eigentliche Universitäts- oder Fachstudien. Die Schüler und Studenten leben nach Wahl in den Halls oder in Privatwohnungen; auch in Betreff der Studien ist fast Alles dem eigenen Ermessen der jungen Leute überlassen. Zwangscollegien existirten hier früher, sind

aber neuerdings aufgehoben. Die zahlreichen Gebäude liegen zum größten Theile um einen schattigen Park oder Square, den Quadrangle. Es sind die Hallen, welche von Studenten bewohnt werden, die Schul- und Collegienräume, die Bibliotheken und die reichen, weltberühmten Sammlungen. Alles sieht so unamerikanisch aus, aber doch zu modern, um sich mit den altersgrauen Gebäuden Oxfords oder des englischen Cambridge vergleichen zu können. Leider wurde mir der Besuch von Cambridge durch abscheuliches Regenwetter verdorben. Es goß vom Himmel herab, ein eisiger Wind wehte und nach wenigen Schritten aus dem Pferdebahnwagen fühlte man sich trotz Schirm und Paletot durchnäßt. Harvard's College, selbst die Memorial Hall sah ganz ausgewaschen aus. Memorial Hall, ist aber der Stolz von Cambridge. Es ist ein reicher, gothischer Bau, zum Andenken an die Zöglinge von Harvard, die im Bürgerkriege gefallen sind, 310 Fuß lang und 115 Fuß weit, mit einem Aufwande von einer halben Million Dollars hergestellt. Den Mittelpunkt des Baues nimmt die Gedenkhalle ein, an deren Wänden weiße Marmortafeln, welche in die dunkele Holztäfelung eingelassen sind, die Namen der für die Erhaltung der Union gefallenen Zöglinge von Harvard verewigen. Ueber diesem Querschiffe erhebt sich ein mächtiger, 200 Fuß hoher Thurm. Die große Halle des Langschiffs, 164 Fuß lang, 60 Fuß breit und 80 Fuß hoch, mit reicher Holztäfelung und gemalten Fenstern, dient den Studenten als Speisesaal. Cambridge hat den Ruhm, die erste Druckerpresse in Amerika gehabt zu haben. Sie kam 1639 von England, und von den ersten Drucken, ein Psalter, sind noch Fragmente erhalten. Auch

heutigen Tages ist Cambridge durch seine Druckereien, die Riverside Preß und die University Preß berühmt.

Mit dem Bedauern, die hochinteressante Stadt nur ganz oberflächlich berührt zu haben, mußte ich von Boston wieder scheiden. Ich hatte den Eindruck, daß ich noch Wochen und Monate zu thun haben würde, um die Stadt und den Staat mit seiner Industrie, seinem Handel, seinen geistigen Bestrebungen und die vielen interessanten Städte und Gegenden kennen zu lernen. Es war nur ein flüchtiger Blick, den ich auf Boston werfen konnte, aber, daß er mir enthüllte, wie viel ich nicht gesehen, war immer schon ein Gewinn.

Der nächste Morgen fand mich auf dem Hudson. Wir fuhren Abends von Boston fort und in aller Frühe kamen wir am Harlem River oberhalb Newyork an. Ein großes Ferryboot nahm den Theil des Zuges auf, der nach den Plätzen südlich von Newyork bestimmt war. Der Bahnhof der Pennsylvaniabahn ist in Jersey City. Dort landet uns das Fährboot. Die Wagen wurden auf die Schienen gezogen und dem nächsten nach Philadelphia abgehenden Zuge angehängt. Pünktlichkeit ist auf amerikanischen Bahnen nicht immer zu Hause, und so durfte es nicht befremden, daß wir den nächsten Zug versäumt hatten und auf einen späteren warten mußten. Dafür hatten wir allerdings den Vortheil, daß wir die Fahrt am hellen Tage und im schönsten Sonnenschein machten. Durch die Jerseyhöhen, die sich wie ein Wall um die Stadt herumlegen, fuhren wir durch ein enges felsiges Defilé in die weite Ebene, eine wenig bebaute Niederung. Dann kommen wir nach Newark, einer Fabrikstadt von 100 000 Einwohnern. Dann fahren wir an Elisabeth vorbei, später an Trenton, der Hauptstadt

von Jersey. Reiz gewinnt die Gegend erst in der Nähe von Philadelphia. Wir streifen Fairmountpark, den Stolz von Philadelphia, und ehe wir in den Bahnhof gelangen, haben wir manchen schönen Blick auf die Stadt. Im Bahnhof erfahren wir, daß wir länger als zwei Stunden liegen bleiben müssen. So haben wir wenigstens einen Augenblick Zeit, uns in Philadelphia umzusehen. Wir sind kaum aus dem Bahnhofe auf die Straße getreten, als wir durch einen Prachtbau gefesselt wurden, der seines Gleichen sucht. Es ist die neue City Hall, ein quadratischer Bau, dessen vier Seiten gleichmäßig gegliedert sind. Der Stil ist Renaissance, etwas schwerfällig und in den Ornamenten nicht gerade immer glücklich. Market Street und Broad Street, zwei breite Straßen, schneiden sich in dem Hofe des Gebäudes. Mächtige Portale öffnen sich gegen diese Straßen, deren eines von einem Thurm überragt werden soll, der alle Thürme und Bauten der Erde an Höhe übertreffen wird. Das ganze colossale Gebäude, das $4^1/_2$ Acres bedeckt, ist von weißem Marmor, doch sah ich auf der Baustätte manche Ornamente von Gußeisen liegen, die mit weißer Farbe angestrichen in der Höhe wohl für Marmor passiren werden. Gebaut wird schon viele Jahre an der City Hall und viele Jahre werden wohl noch vergehen, bis das Werk vollendet ist. Sie soll ein rasendes Geld kosten. Philadelphia liebt den Marmor. Alles, was ich an Marmorfaçaden in Newyork und Boston gesehen, wird in Philadelphia noch weit an Großartigkeit übertroffen, doch sind die Gebäude der Mehrzahl nach selbst in den Hauptstraßen an Größe nicht mit denen Newyorks zu vergleichen.

Von Philadelphia nach Baltimore gewinnt die Gegend noch an Reiz. In der heiteren Herbstsonne entzückt der Farbenreichthum der Wälder. Ein Roth, durch viele Töne sich abstufend, vom glühenden Purpur bis matthellroth, dann gelb, braun, hin und wieder das Grün; Bäume, in den Spitzen der Belaubung wunderbar entfärbt, an den unteren Theilen grün belaubt. Wir sahen zur Linken den Delaware, den uns dann die Stadt Wilmington verbarg. Aus Pennsylvanien kamen wir nach Maryland, passirten den Susquehanna einige Meilen oberhalb seiner Mündung in die Chesepeakebai bei Havre de Grace auf einer langen Brücke. Der Fluß hat sich hier schon zu einer weiten Bucht ausgedehnt, deren waldige, hügelige Ufer ein reizendes Bild in Verbindung mit der Wasserfläche darstellten. Die Gegend wird ungemein ansprechend, sie ist wohl angebaut und stark bevölkert. Wir nähern uns Baltimore, wieder eine colossale Stadt, freilich nur halb so groß wie Philadelphia, aber doch immer von 400 000 Menschen bewohnt. Nach kurzem Aufenthalt geht es weiter, Washington zu. Je näher wir der Hauptstadt der Union kommen, desto weniger anziehend wird der Blick auf das Land, bis endlich das Capitol vor uns auftaucht. Der Anblick ist großartig, hoch ragt es in die Luft, alles Andere von Washington ist in der Tiefe noch versteckt. Mit Spannung erwartet man den Eintritt in die Stadt.

Washington kann im ersten Augenblicke den Fremden wohl für sich einnehmen. Die breiten, meist gut gepflasterten Straßen, die zum Theil mit Asphalt bedeckt sind, ordentliche, oft von Bäumen beschattete Fußsteige, und auf den Straßen nicht jene hastige Menge, der man

den Drang der Geschäfte von Weitem ansieht — dies zusammen macht einen behaglichen Eindruck. Die Leute lassen sich Zeit; sie gehen, als ob sie ihrem Vergnügen nachgingen. Man hat zuweilen das Gefühl, daß man in einer deutschen Residenz wäre. Lebhafter mag es freilich sein zur Zeit, wo der Congreß tagt. Dann soll sich eine fluctuirende Bevölkerung von 20,000 Menschen in Washington aufhalten: die Stellenjäger und die Politiker, Petenten, Neugierige, die Vertreter großer Interessen und der Presse, die den Congreß umschwirren. Viele von ihnen haben Zeit, das Pflaster zu treten, und die Straßen sollen zur Zeit, wo die Erwählten des Volkes tagen, ein ganz anderes Aussehen tragen, das gesellschaftliche Leben wird unruhig; Mittagessen, Empfänge, Tanzpartien drängen sich. Einen oder zwei Monate vor Eröffnung macht Washington den Eindruck eines Cur- und Badeortes, der sich auf die Saison einrichtet. Ueberall wird gebessert, gesäubert, gestrichen. Die Hotels — und selbstverständlich hat Washington deren eine große Menge, wenn auch keines derselben einen Ruf hat, der sich mit den großen Newyork oder Chicago Gasthäusern messen könnte, — sind noch nicht überfüllt, viele Wohnungen stehen leer, welche ihre Bewohner erst im December erwarten. Washington ist übrigens immerhin eine Großstadt der Einwohnerzahl nach. Der Census von 1880, der durchgehend zu niedrige Ziffern giebt, rechnet für Washington und den District Columbia eine Bevölkerung von ungefähr 178,000 Menschen heraus, unter welcher sich nicht weniger als 60,000 Farbige, d. h. mit wenigen Ausnahmen, Neger befinden. Ganze Straßen haben eine dunkele Bewohnerschaft. Augenblicklich wird Washing-

ton wohl schon 200,000 Einwohner zählen. Die Stadt und das Stadtgebiet, der District of Columbia, werden merkwürdigerweise ziemlich autokratisch regiert. Nach vielen Experimenten mit der Verfassung von Washington ist neuerdings eine Regierung gebildet, welche aus drei vom Präsidenten ernannten und vom Senate bestätigten Commissaren besteht. Zum Entgelt für diese Bevormundung tragen die Vereinigten Staaten einen erheblichen Theil der Ausgaben für das Gemeinwesen, das die Bundeshauptstadt bildet. Einstweilen ist Washington wirklich nichts als Residenzstadt, zwar nicht eines Monarchen, sondern des Congresses, des erwählten Staatsoberhauptes und der Vereinigten Staaten-Regierung. Aus diesen Quellen fließen die Mittel, von denen die Bevölkerung Washingtons lebt. Handel und Industrie sind gleich Null, obwohl Washington durch seine Lage am Zusammenfluß des Potomac und des Anacostia, ein bedeutender Handelsplatz zu werden berufen wäre. Die Fluth im Potomac bringt bis nach Washington, und man sieht Dreimaster auf dem Flusse sich schaukeln, aber gegenwärtig ist Washington weder Handels- noch Fabrikstadt. Die Stadt verdankt ganz und gar dem Beschlusse, den Sitz der Regierung nicht nach Newyork, sondern innerhalb der Sphäre südlichen Einflusses, also nach Virginien zu verlegen, ihre Entstehung und ihr Werden. Im Jahre 1790 wurde der Beschluß gefaßt, den Sitz der Regierung an der Stelle zu errichten, wo er jetzt sich befindet und wo damals sich nicht einmal ein Dorf befand. Zehn Jahre später kam der Beschluß zur Ausführung, indem bis dahin Philadelphia interimistisch die Hauptstadt gewesen war. Der Plan wurde gleich nach

großen Dimensionen zugeschnitten, aber bis jetzt ist Washington noch nicht vollständig in den Rahmen hineingewachsen, den man für dasselbe bestimmt hat; die Häuser erscheinen sehr niedrig im Verhältniß zur Breite der Straßen, und die Stadt erhält dadurch den Charakter des Auseinandergezogenen, so daß sie den Beinamen „die Stadt der weiten Entfernungen" erhalten hat. Den Mittelpunkt nimmt das Capitol ein, das auf einem Hügel, etwa eine englische Meile vom Potomac entfernt und 90 Fuß über demselben sich erhebt. Von hier aus strahlen breite Avenues nach allen Richtungen aus, welche das schachbrettförmige Straßennetz durchschneiden und sich mit den Avenues, die von anderen Punkten in ähnlicher Weise ausgehen, treffen und an den Schnittpunkten freie Plätze bilden. Das Capitol ist auf diese Weise fast überall sichtbar. Es thront in imponirender Höhe über der Stadt, weithin leuchtet durch seine fast 400 Fuß hohe blendend weiße Kuppel, welche die Statue der Amerika trägt. Wie die Benennung der Stätte, wo das Herz der neuen Republik schlägt, hergenommen worden ist von Rom, so hat sich auch der Stil an das classische Alterthum angelehnt. Der Bau, wie er jetzt vor uns steht, ist nicht das Werk einer Hand. 1793 wurde der Grundstein zum Capitol gelegt und zwar von General Washington, aber das nach den Plänen des Dr. Thornton entstehende Gebäude war noch nicht vollendet, als es der Zerstörung durch die britische Armee im Jahre 1814 verfiel, und noch einmal begann der Bau, der wieder ein Decennium dauerte. Die erste Anlage bildet jetzt den Mittelpunkt des Capitols, mächtige Flügel sind dem an sich schon bedeutenden ursprünglichen Capitol angefügt,

das eine Frontausdehnung von 352 Fuß hatte und durch die Flügel und die verbindenden Zwischengallerien nun zu einer Länge von 751 Fuß ausgedehnt ist.

Das Capitol ist gewiß ein der jugendlichen, mächtigen Republik würdiges Gebäude. Durch die Säulenreihe, die Treppen, die Frontespice, die Kuppel wird ein idealer Zug in dieses Haus gebracht, das Senat und Repräsentanten, den eigentlichen Regierern des Landes, zur Versammlungsstätte dient, der gerade durch den Gegensatz zu den realistischen Interessen, die das amerikanische Leben beherrschen, um so wirkungsvoller wird. Das Capitol und die anderen im griechisch-römischen oder im Renaissancestil gehaltenen Staatsgebäude sind einer Welt entlehnt, mit welcher Form und Wesen der Republik der Vereinigten Staaten wenig gemein hat. Schwerlich wird auch ein Washington das Ideal in Athen und Rom gesucht haben, mit deren gegliederter Staatsverfassung die auf der allgemeinen Gleichheit der Bürger beruhende Constitution der Vereinigten Staaten im schroffsten Widerspruche steht. Nachdem die Sklaverei aufgehoben und die Neger Bürger geworden sind, hat vollends die Vergleichbarkeit aufgehört. Trotz aller dieser Betrachtungen macht das Capitol einen tiefen Eindruck. Die Größe der Dimensionen, die Lage, das Material, erfüllen den Beschauer mit einem Gefühl der Ehrfurcht, und man kann sich kaum des Gedankens entschlagen, daß die vornehme Ruhe, das schöne Maßhalten, welches aus dem Aeußeren des Baues spricht, auch die beseelen müsse, die in ihm über die Wohlfahrt des Landes berathen. Vielleicht kommt einst der Tag, nachdem die Gährung, das wilde Aufstreben der Jugend, sich gelegt

hat, wo diese Uebereinstimmung hergestellt wird, wo die Väter des Vaterlandes durch keine niedrige Leidenschaften beherrscht werden; sondern im Geiste weiser und patriotischer Erwägung ihre Beschlüsse fassen. Die Hauptseite des Capitols wendet sich gegen Osten; auf sie blickt Greenough's Colossalstatue Washington's, in classischer Nacktheit auf dem curulischen Sessel sitzend, die Hand mahnend erhebend. Vor uns haben wir die Treppe im Mittelbau, dem Kern des Ganzen, der, aus gelbem Sandstein, sogenanntem Livestone, erbaut, weiß übertüncht ist, so daß er in der Farbe einigermaßen mit den aus Marmor erbauten Flügeln übereinstimmt. Alle Dimensionen sind in großem Stile gehalten. Durch den Portico, der, in einer Breite von 160 Fuß auf korinthischen Säulen gestützt, im Giebelfelde mit Basreliefs, welche den Genius von Amerika darstellen, geziert ist, gelangt man zu den Bronzethüren, welche Darstellungen aus dem Leben des Columbus enthalten, und diese Thüren öffnen sich zur Rotunde, über welche die stolze aus Eisenblech bestehende, weiß angestrichene Kuppel sich erhebt. Diese Rotunde hat wieder großartige Verhältnisse, 96 Fuß im Durchmesser, 180 Fuß in der Höhe. Die Ausschmückung entspricht nicht ganz der Umgebung, es ist kein Schwung in derselben. In der Kuppel ist Washington verherrlicht, die Freiheit zur Rechten, den Sieg zur Linken. Dreizehn Figuren im Vordergrunde versinnbildlichen die dreizehn Urstaaten. Der Fries wird eben jetzt ausgemalt, und zwar mit einer Reihe Cartons, die Ereignisse aus der Geschichte der Entdeckung von Amerika darstellen. Das meiste Interesse gewähren von acht großen historischen Bildern, welche an der Wand der Rotunde sich herum-

ziehen, vier, welche sich auf den Kampf um die Unabhängigkeit beziehen, durch eine gewisse Treue in den Porträts und Kostümen. Das erste ist die Unterzeichnung der Unabhängigkeitserklärung in der Independance-Hall in Philadelphia, das zweite stellt den General Burgoyne, der sich dem General Gates bei Saratoga ergiebt, das dritte des Generals Cornwallis' Waffenstreckung, das vierte Washington's Rücktritt von der Präsidentschaft dar. Die steife, ungefüge Behandlungsweise dieser historischen Scenen ist nicht störend, im Gegentheil haucht sie uns mit einer gewissen überzeugenden Wahrheit an. Weniger kommt dies den anderen Bildern, die Taufe indianischer Häuptlinge, die Entdeckung des Mississippi, die Landung des Columbus, die Einschiffung der Pilger in Delft-Haven in Holland nach Amerika zu Gute. Das Capitol ist von Morgens früh bis zum Dunkelwerden, so lange der Congreß nicht tagt, fast in allen Räumen, so weit sie nicht unbedingt geschlossen sein müssen, zugänglich, und man sieht eine Menge Besucher die Räume durchpilgern und hier in der Rotunde namentlich fesselt die Söhne der Republik die Versinnbildlichung der Thaten, welchen die Vereinigten Staaten ihren Ursprung verdanken. Je weniger auf den Bürger dieses Landes die Geschichte einer langen Vergangenheit und deren Denkmal einwirken, desto energischer hält er das fest, was ihm das Heute mit dem Gestern verbindet. Aus vielen Anzeichen geht hervor, daß der Amerikaner die Kürze der Geschichte seiner Vergangenheit, die Leere empfindet, und was da ist, diesem Mangel abzuhelfen, sucht man mit großer Pietät zu bewahren.

Aus der großen Rotunde schreiten wir durch einen

Gang nach dem südlichen Flügel zu. Dort ist zunächst die alte marmorbekleidete halbrunde Halle, in welcher früher die Repräsentanten ihre Sitzungen hielten; jetzt ist sie eine Art Bundesruhmeshalle. Jeder Staat kann dem Beschlusse des Congresses gemäß die Standbilder zweier verdienstvoller Bürger stiften. Bis jetzt ist noch nicht in vollem Umfange von diesem Rechte Gebrauch gemacht, und die Idee ist auch dadurch wieder beeinträchtigt, daß Statuen und Büsten anderer Persönlichkeiten, wie z. B. Kosciusko's, hier eine Stätte gefunden haben. Durch einen Gang kommt man in die jetzt von den Repräsentanten benutzte Halle, einen Raum von etwa 140 Fuß Länge und 93 Fuß Breite, mit sehr geräumigen Gallerien. Das Licht fällt von oben durch eine Glasdecke. Der Raum mag für seine Zwecke praktisch sein, einen großartigen Eindruck macht er nicht. Zwar waren im Augenblicke die Sessel und Schreibpulte der Repräsentanten entfernt, um geputzt und ausgebessert zu werden, sodaß die Halle kahl und unwohnlich aussah. Aber ich glaube nicht, daß das parlamentarische Mobiliar ihr Würde und Hoheit giebt. Der Saal erscheint zu niedrig im Verhältniß zu seiner Größe, die Glasdecke macht einen kleinlichen Eindruck und die Decorationen sind charakterlos. Die Sitze steigen in sehr mäßigen Absätzen in die Höhe. Das Gerüst, auf welchem der Sprecher und die übrigen Beamten des Hauses sitzen und das an der längeren Seite der Ellipse steht, welche die Sitze bilden, strotzt zwar von Gold und Marmor, aber die Schauer des Erhabenen ergreifen uns nicht beim Eintritt in diesen allerdings auch nicht der Hoheit, Würde und dem Anstande ausschließlich gewidmeten Raum. Hinter der Halle ist

ein Corridor, in dem die Bildnisse der früheren Sprecher des Hauses hängen. Es sind meist Kreidezeichnungen in ärmlichen Rahmen, und die wenigen Oelbilder in prunkvoller Goldeinfassung werden in der Umgebung unwillkürlich zu Angebern der Eitelkeit ihrer Originale. Was die Menschen vergeben haben, macht die Natur gut. Ein Blick aus den Fenstern läßt das Auge über die Stadt wegschweifen zum Potomac und zu den jenseitigen Höhen. Es ist eine großartige Landschaft und wohl geeignet, die Brust des Vertreters mit stolzen Gefühlen zu erfüllen.

Aehnlich wie diese Halle der Repräsentanten ist im nördlichen Flügel der Versammlungssaal des Senats, etwas kleiner, aber würdevoller. In dieser Gegend ist viel Pracht und auch Kunst entwickelt. Vor dem Vestibül zum Haupteingange zum Senatsflügel wird eine Bronzethür bewundert. Sie enthält Scenen aus dem Befreiungskriege, ist von Crawford entworfen und in Massachusetts gegossen, Statuen, Gemälde und eine Fülle von Marmor, die auf Treppen, auf den Empfangssaal des Senats, namentlich auf des Präsidenten Zimmer, verschwendet ist, werden angestaunt, und Material und Ausführung der Arbeit verdient auch großes Lob. Besonders reich ausgestattet ist der Ladies Reception Room, sodann das Zimmer des Präsidenten, wo derselbe den im letzten Augenblicke vor Schluß der Session noch eben fertig gewordenen Bills seine Unterschrift giebt. Auf dieser Seite des Capitols befindet sich ferner der Sitzungssaal des höchsten Vereinigten Staaten-Gerichts, des Supreme Court of the United States. Im mittleren Theile des Baues befindet sich die Bibliothek, die größte des Landes; es sind drei Räume von 90—100 Fuß Länge, einer

Breite von 30—35 Fuß und 38 Fuß Höhe, welche diese werthvolle Sammlung enthalten, die über amerikanische Geschichte. Geographie ꝛc. das reichste Material enthält. Die Benutzung der Bücher in den Leseräumen ist auch dem Publikum gestattet. Die'e Bibliothek ist zugleich das Archiv für alle gegen den Nachdruck eingereichten Gesuche, und da jedes Copyright ein Buch in die Bibliothek bringt, erfährt diese dadurch einen enormen Zuwachs.

Das Weiße Haus, die Executive Mansion, wie der amtliche Name der Wohnung des Präsidenten der Vereinigten Staaten lautet, ist der andere Brennpunkt von Washington. Die Pennsylvania Avenue führt vom Capitol zum Weißen Hause, aber das Treasury-Gebäude verdeckt den Blick auf die Residenz des ersten Beamten der Republik. So fremd sich das Capitol trotz seiner unläugbaren Großartigkeit und Schönheit an Ort und Stelle ausnimmt, so vollkommen paßt das Weiße Haus in seine Umgebung und so wenig sieht es nach der Amtswohnung des Präsidenten aus. In den hübschen Anlagen mit dem weiten Blicke auf den Potomac macht es ganz den Eindruck eines ländlichen Wohnsitzes eines großen Herrn. Das Gebäude ist durchaus nicht großartig oder prunkvoll, aber von einfacher Vornehmheit. Der antike Stil steht hier mit modernen Bedürfnissen nicht i.i Widerspruch. Die Nordfaçade ist der Pennsylvania Avenue zugekehrt, aber ein Garten und Vorhof trennt das Gebäude von der Straße. Die Hauptzierde ist ein Portico, den vier Säulen tragen. Viel ansprechender noch ist die Süd- oder Gartenfront, die ohne alle Prätension einen angenehmen Eindruck hinterläßt. Das Haus ist aus Sandstein erbaut und ist weiß getüncht. Die innere

Einrichtung ist bis auf ein oder zwei Säle für den Privatgebrauch des Präsidenten bestimmt. Alles ist in einem einfachen vornehmen Stile gehalten, der große Empfangssaal ist reich decorirt. Er ist einige Stunden des Vormittags dem Publikum geöffnet. Herrlich ist der Blick von dem Garten über den Potomac. Das Weiße Haus ist leider eingekeilt zwischen zwei gewaltigen Palästen, der Treasury und das Gebäude des Departements des Auswärtigen, des Krieges und der Flotte; letzteres im Renaissancestil, ersteres antik. Antik ist hier Alles, was die Vereinigte Staaten-Regierung behaust, die Post, das Patentamt, die übrigen Ministerien; aber über eine ziemlich nüchterne Nachahmung des klassischen Stils ist man nirgends gekommen. Alle diese Bauten haben auf Washington selbst nicht den geringsten Einfluß gehabt. Die guten Einwohner von Washington haben auch durch kein Beispiel verrathen, daß sie für die Antike Sinn haben. Sie sind eben keine Römer oder Griechen. Die Häuser in Washington sind vielmehr, wenn möglich, noch nüchterner, als sie es in anderen Städten sind, und wo man einmal den Versuch zu einem wirklich stilvollen Gebäude gemacht hat, ist derselbe unglücklich genug ausgefallen. Washington ist übrigens nicht nur die Stadt der „weiten Entfernungen", der Marmorbauten, sondern auch Stadt der Denkmäler. Namentlich die Generale des Bürgerkrieges sind zahlreich hier vertreten. Ich habe wieder den Eindruck gehabt, daß die Amerikaner für Porträtstatuen große Begabung haben. Alle Denkmäler sind charakteristisch und individuell gehalten. Ein seltsames Denkmal scheint das Washington-Monument zu werden, das 600 Fuß hoch aufgethürmt werden soll. Augenblicklich macht

der viereckige Thurm, der eine mäßige Höhe erreicht hat, den Eindruck eines Schornsteins, der zu einer Brennerei gehört. Obwohl der Congreß 290 000 Dollars zur Vollendung desselben bewilligt hat, scheint doch nicht daran gebaut zu werden.

Washington hat als Sitz der Regierung manche höchst lehrreiche Sammlungen zunächst für praktische Zwecke, so das Landwirthschaftliche Museum, die Staatsdruckerei, das Patentamt, das Militärärztliche Museum, das Küstenvermessungsamt ꝛc., außerdem gehört das Marinedock und das Arsenal zu den Merkwürdigkeiten. Bei den großen Mitteln, über welche die Regierung zu solchen Zwecken verfügen kann, bei dem Ernst und der Arbeitsamkeit der amerikanischen Fachleute wird hier Bedeutendes geleistet.

Berühmt ist die Smithsonian Institution, eine Privatstiftung, oder wenigstens aus Privatmitteln errichtet. James Smithson, der natürliche Sohn des Herzogs von Northumberland, ein eifriger Naturforscher, der die Chemie zu seinem speciellen Studium erwählt hatte, viel auf Reisen war, 1787 zum Mitgliede der königlichen Gesellschaft in London erwählt wurde und in deren Abhandlungen er zuerst seine wissenschaftlichen Arbeiten veröffentlichte, wozu er aber später Thomson's „Annals of Philosophy" wählte, scheint anfänglich die Absicht gehabt zu haben, dieser Gesellschaft sein bedeutendes Vermögen zu vermachen, später wandte er seine Gunst den Vereinigten Staaten zu, die er nur durch einige Reisebeschreibungen kannte, mit deren Gelehrten er in gar keiner Beziehung gestanden hatte. In wenigen einfachen Worten vermachte er den Vereinigten

Staaten eine halbe Million Dollars, um in Washington unter dem Namen Smithsonian Institution eine Anstalt zur Vermehrung und Verbreitung von Kenntnissen unter den Menschen zu gründen. Die Auslegung dieser Worte hat viel Mühe gekostet. Smithson starb 1829. Erst 1846, nachdem das Capital mehr als zehn Jahre geruht hatte, wurde die Anstalt organisirt. Sie steht unter einem „Board of Regents“, dem die höchsten Würdenträger der Vereinigten Staaten angehören. Das Programm des Instituts bezeichnet seine Aufgabe als eine vierfache: Veröffentlichung wissenschaftlicher Arbeiten, Austausch wissenschaftlichen Materials mit gelehrten Gesellschaften des In- und Auslandes, Forschungen und Sammlungen. Das Capital beträgt über 650 000 Dollars und die jährlichen Einkünfte belaufen sich auf 40 000 Dollars. Groß wie die Summe nach unseren Begriffen ist, so wird hervorgehoben, daß dieselbe sich gar nicht vergleichen kann mit den Aufwendungen, welche die Regierung der Vereinigten Staaten macht, die für ähnliche Zwecke, z. B. für die Wetterwarte, jährlich eine Million Dollars ausgeben könne, welche der sogenannten Fischerei-Commission jährlich 30 000 Dollars zur Verfügung stelle.

Mit dem Smithsonian Institution steht das National-Museum in Verbindung und ist in einem aus den Einnahmen des Smithsonian Fond bezahlten Gebäude untergebracht. Der Congreß hat zur Vermehrung der Sammlungen 20 000 Dollars jährlich bewilligt. In vieler Hinsicht sind die beiden Institute Concurrenten, das National-Museum ist weniger streng wissenschaftlich gehalten, es enthält manche geschichtliche Curiositäten und Raritäten. So sind z. B. mehrere Schränke den Uni-

formen Washingtons und anderer Generale aus dem Unabhängigkeitskriege, deren Waffen, Feldausrüstung 2c. gewidmet. Es ist hier zusammengetragen, was sich in verschiedenen Ministerien vorfand, dann erhielt es aus der sogenannten Philadelphia Centennial-Ausstellung, die auf Kosten der Vereinigten Staaten unter Leitung der Smithsonian Institution gemachte Sammlung, welche ein Bild geben sollte von dem Reichthum der Thierwelt in den Vereinigten Staaten, von den Mineralschätzen des Bodens und von dem gegenwärtigen Zustande der Indianer. Beide Institute sind in prächtigen Gebäuden untergebracht. Sie nehmen rasch an Bedeutung zu, namentlich da die Erforschung der Vereinigten Staaten, die Erhaltung ihrer historischen Denkmäler mit großem Eifer betrieben wird.

Sein eigentliches Leben erhält, wie gesagt, Washington erst zur Congreßzeit, dann wird es in vollem Sinne die Hauptstadt der Vereinigten Staaten, aber zu allen Zeiten bietet Washington dem Besucher viel Sehenswerthes und Lehrreiches.

Auf der Rückkehr nach Newyork blieb mir auch nur eine kurze Spanne Zeit zum Besuch von Baltimore. Ich weiß nicht, warum ich eigentlich nach Baltimore mit der Erwartung gegangen bin, dort eine Stadt zu finden, die wesentlich anders aussieht, als andere amerikanische Städte, warum ich meinte, Baltimore müsse schon einen südlichen Typus tragen. In solchen Erwartungen wurde ich natürlich vollkommen enttäuscht. Die Hauptstadt von Maryland ist im Baustil, in der ganzen Anlage genau wie die anderen amerikanischen Städte. Sie ist aber in Betreff ihrer Lage in vieler Hinsicht begünstigt. Die

Umgebung der Stadt ist reizend und die Stadt selbst liegt auf einem hügeligen Terrain, so daß man aus den Straßen selbst schöne und weite Fernblicke über sie hat. Nachdem man die nächste unfertige Umgebung des Bahnhofes, des Uniondepot, überwunden hat, werden die Straßen gefällig. Ein hochrother Ziegelstein, der hier verwandt wird, und Einfassungen der Fenster und Thüren von weißem Granit und Treppen aus demselben Material geben ein sehr lebhaftes Colorit, und da auch noch oft rothe Rouleaux vor den Fenstern hinzukommen, so herrscht eine recht warme Färbung vor. Weiter im Innern der Stadt, in dem älteren Theile, drängt sich das Roth nicht im selben Maße vor. Auch haben der Rauch und die Zeit für eine Abtönung gesorgt. Baltimore gehört ja zu den alten Städten des Landes. Es zählt seit seiner Gründung schon über 150 Jahre. Zwar ist im Anfange des Bestehens die Entwicklung der Stadt nur äußerst langsam vorwärts gegangen, aber schon in den ersten Decennien dieses Jahrhunderts hat sich der Platz herausgemacht und durch Anlegung des Stadtplanes ist die regelmäßige Gestaltung gesichert worden. Mit Ausnahme eines kleinen Theils laufen denn auch alle Straßen schnurgerade und schneiden sich im rechten Winkel.

Baltimore liegt nicht unmittelbar an der Chesapeake-Bai, sondern an der Nordseite des Patapsco, einer Einbuchtung der Bai, und zwar an der Nordseite derselben, etwa vierzehn englische Meilen von der Einmündung in die Chesapeake-Bai und 204 englische Meilen vom Ocean. Die Bucht, North West Branch, schneidet tief ins Land hinein und bildet einen natürlichen Hafen,

dessen Eingang durch das Fort Mc Henry geschützt wird. Einen hübschen Ueberblick über den Hafen hat man von Federal Hill, einem Hügel, der im Bürgerkriege eine Bastion bildete, die aber jetzt zu einer Promenade umgewandelt ist. In der Ferne, an der den Hafen von der Südwestseite einschließenden Landzunge Wheetstone Point bei Locust Point, sieht man den Landungsplatz der Norddeutschen Lloyd-Dampfer, auf deren Pier die Baltimore und Ohio Railroad eine Station hat, von der die Einwanderer direkt auf die Bahnen geleitet werden, auf welchen sie ihren Weg in das Innere fortsetzen wollen. Neben diesem Bremen-Pier erheben sich großartige Getreidespeicher, die ebenfalls mit der Bahn in Verbindung stehen. Die großen tiefgehenden Schiffe müssen dort unten bleiben, da der Hafen weiter landeinwärts sich verflacht. Baltimore ist ein bedeutender Verschiffungsplatz, aber er leidet unter der Concurrenz von Newyork. Der Umsatz in Mehl und Weizen ist sehr groß. Es wurden hier über anderthalb Millionen Barrel Mehl und vierzig Millionen Bushel Weizen angebracht, wovon das Meiste für den Export bestimmt ist; von Tabak wurden etwa 50 000 Fässer hier verkauft. Vormals war der größte Theil für die Ausfuhr nach Europa und namentlich auch nach Bremen bestimmt; jetzt ist das inländische Geschäft von großer Bedeutung geworden. In Baltimore bestehen Tabaksfabriken, und die Firma von Gail und Ax gehört zu den bedeutendsten. Einen ersten Rang nimmt Baltimore als Austernmarkt ein. Die in der Chesapeake-Bai gefangenen Austern werden hier zu Markte gebracht und von hier nach dem In- und Auslande theils frisch, theils

gesalzen versandt. — Obwohl der Handel nach allen Richtungen sich hebt, so fühlt man, wie gesagt, den Druck, den die Empire City ausübt, die vermöge ihres großen Einfuhrgeschäfts im Stande ist, die Ausfuhrartikel an sich heranzuziehen, selbst in solchen Fällen, wo die Entfernungen nicht zu ihren Gunsten sprechen. Man erkennt, daß die Zukunft von Baltimore und dem Staate Maryland zum großen Theil von dem Aufblühen einer ausgedehnten Industrie abhängt. Baltimore hat schon Erfolge auf dieser Bahn errungen, und es ist erfreulich, daß unter den Etablissements mehrere der bedeutendsten deutsche Firmen tragen. Das deutsche Element nimmt überhaupt einen bedeutenden Bruchtheil in der Bevölkerung ein, sodaß ein deutsches Blatt, „Der deutsche Correspondent", dessen Eigner und Redacteur Herr Raine ist, einen großen Leserkreis zählt. Für die Deutschen des Kaufmannsstandes bildet der Club Germania einen Mittelpunkt. Das Unterhaltungszimmer ist geschmückt mit einem Porträt des verstorbenen Generalkonsuls Schumacher, dessen Haus fortfährt, eine hervorragende Stellung unter den Shipping and Commission Merchants einzunehmen. Herr Schumacher war einer der angesehensten Kaufleute Baltimore's, ja der Union, ein Bremer von Geburt, der durch die Herstellung einer transatlantischen Dampfschifffahrt nach Bremen, die von der Baltimore- und Ohio-Bahn und von dem Norddeutschen Lloyd unternommen wurde, seiner zweiten Vaterstadt den Impuls zu erneutem Aufschwunge gab, denn in Baltimore war zu Anfang der sechziger Jahre ein bedenklicher Stillstand eingetreten, seitdem hat es sich aber frisch entwickelt und ist in steter Aufnahme begriffen.

Es zählt an 400 000 Einwohner. Alles ist seitdem großartiger, schöner geworden, die öffentlichen Anlagen für Handel, die Parks, die Kirchen, Anstalten für wissenschaftliche Zwecke, Hospitäler ꝛc. Baltimore hat zwei große Wohlthäter aufzuweisen. Peabody, der bekannte Kaufherr, welcher Europa und Amerika durch seine Freigebigkeit für gemeinnützige und wohlthätige Stiftungen in Erstaunen gesetzt hat, war lange Zeit in Baltimore ansässig und gründete mit einem Aufwande von 1 240 000 Dollars ein Institut, das seinen Namen trägt und Kunst und Wissenschaft fördern soll; die Ziele sollen durch eine Bibliothek, eine Kunstgallerie, Zeichen- und Musikschule und durch Vorlesungen erreicht werden. Die Bibliothek, die bereits 75 000 Bände zählt, hat Räumlichkeiten für 300 000 Bände, die Kunstgallerie hat zahlreiche Gypsabgüsse von antiken Bildwerken. In noch viel großartigerem Maßstabe hat John Hopkins, der 1873 fast achtzig Jahre alt starb und ein Vermögen von zehn Millionen Dollars hinterließ, für seine Vaterstadt gesorgt. Drei und eine halbe Million Dollars bestimmte er für Errichtung einer Universität, eine gleich riesige Summe für die Erbauung eines Hospitals. Ein so fürstliches Vermächtniß zu gemeinnützigen Zwecken ist selbst in den Vereinigten Staaten ohne Gleichen und wird auch wohl nicht in England erreicht sein. Die Hopkins University ist bereits ins Leben getreten und nach dem Urtheil kompetenter Beurtheiler wird sie voraussichtlich eine der ersten Stellen unter den Unterrichtsanstalten der Vereinigten Staaten einnehmen. Das große Hopkins Hospital scheint fertig zu sein, aber die Benutzung der Anstalt ist noch ausgesetzt. Die innere Einrichtung dieses Hospitals

hat alle Erfahrungen benutzt, und bei den zur Verfügung stehenden Mitteln wird es gewiß eine Musteranstalt werden, wahrscheinlich auch der Wissenschaft von Nutzen sein. Die amerikanischen Aerzte streben darnach, sich von Europa, was ihre Kunst und Wissenschaft betrifft, zu emancipiren. Jetzt sucht mancher ein strebsame Mediciner sich praktisch und theoretisch in Europa zu vervollkommnen. Es ist kein abstrakt wissenschaftliches Studium, welches sie zu den Hochschulen Europas führt, sie scheinen dabei, abgesehen von der förderlichen Empfehlung, welche der Aufenthalt auf europäischen Hochschulen ihnen giebt, den Zweck im Auge zu haben, ihr Können dort zu vermehren, um durch Geschicklichkeit sich eine größere Praxis zu sichern. Der Drang nach wissenschaftlicher Erkenntniß tritt wohl hinter den praktischen Zielen zurück, und voraussichtlich werden die Amerikaner auf diesem Wege bald große Erfolge haben.

Baltimore fehlt es nicht an geistigen Anregungen. Es hat mehrere Theater, ein Athenäum ꝛc. Man sieht, daß das Alter der Stadt und die langjährige Berührung mit Europa in dieser Hinsicht gewirkt hat.

Der Stolz Baltimore's ist sein Park, der Druidhill-Park im Norden der Stadt. Kunst und Natur haben sich hier verbunden, um innerhalb der Nähe der Stadt diese großartigen öffentlichen Anlagen ganz besonders auszustatten, und was ein ganz besonderer Vorzug ist, Baltimore brauchte nicht Decennien zu warten, bis der Park den Charakter des Neuen, Unfertigen verlor, es fand einen alten hundertjährigen Park vor, der sich über 500 Acres ausdehnte. Im Jahre 1860 kaufte die Stadt dies Besitzthum für eine halbe Million Dollars

der Familie Rogers ab, in deren Hand es 150 Jahre gewesen war und die ihn mit Geschmack und Vorliebe gepflegt hat. Gleich am Südeingange hat die Stadt ein großes Wasserreservoir anlegen lassen, das einen See von ein bis zwei Meilen Umfang bildet, an dessen waldbegrenztem Ufer sich eine prachtvolle Fahrbahn hinzieht. Es geht im Park bergauf, bergab. Die hügelige Beschaffenheit des Bodens ist geschickt benutzt, um Mannichfaltigkeit in der Scenerie hervorzurufen. Die höchste Erhebung im Park steigt bis zu 366 Fuß, und hier hat man einen Ueberblick über Stadt und Hafen. Das Laub ist schon herbstlich gefärbt; ja die Farben haben bereits an Lebhaftigkeit eingebüßt, aber es bleibt noch immer genug, um unser europäisches Auge zu entzücken. Liebenswürdige Landsleute führen mich durch den Park, dann hinaus in die fernere Umgebung Baltimore's, und ich konnte mich nicht satt sehen an der reizenden Landschaft, so anmuthig und behaglich und zugleich in großem Stile, dazu eine Vegetation, die einen leisen Anstrich von Fremdartigkeit hat, aber üppig und reich ist, sodaß man erstaunt, daß trotz der oft grimmigen Kälte im Winter sich so manche zarten Pflanzen halten, die bei uns nach jedem scharfen Winter erfrieren. Ich muß gestehen, daß nirgend mich die landschaftlichen Reize einer Gegend in Amerika so sehr gefesselt haben, wie die der Umgegend von Baltimore, trotzdem die Sonne nur sehr sparsam mit ihrer Gunst war.

Baltimore hat ein Washington-Denkmal, welches jetzt mitten in der Stadt steht. Als aber die Stadt sich in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts entschloß, dem gefeierten Feldherrn und Staatsmann dies Denkmal zu

errichten, lag das Grundstück, auf welchem die Säule sich jetzt erhebt, weit außerhalb der Stadt. Vierzehn Jahre gingen über die Ausführung des Denkmals hin, welches der Bildhauer Gregory entworfen hatte. Auf einem Sockel von 35 Fuß Höhe steht eine sich verjüngende dorische Säule. Oben ist eine Platform, die sich 165 Fuß über dem Boden befindet, und auf einem Unterbau erhebt sich die bronzene Washington-Statue 15 Fuß hoch. Im Jahre 1872 traf der Blitz die Statue, ohne ihr jedoch Schaden zu thun. Neben dem Washington-Monument besitzt die Stadt ein sogenanntes „Battle-Monument" zur Erinnerung an die Söhne Baltimore's, die in Vertheidigung der Stadt gegen die Engländer in der Schlacht von North Point und bei dem Bombardement von Fort Mc Henry 1814 gefallen sind.

Die City Hall, ein Gebäude von weißem Marmor mit einem Kuppelbau in der Mitte, ist eines der schönsten der Stadt, ihm gegenüber wird ein Vereinigte Staaten-Postgebäude aufgeführt.

Ich habe schon erwähnt, daß Baltimore eine zahlreiche deutsche Bevölkerung hat. Es ist auch für Einwanderer nach Amerika ein beliebter Ausschiffungshafen für alle, welche die mittleren Staaten der Union erreichen wollen. Außer der schon erwähnten Dampferlinie des Norddeutschen Lloyd fährt auch die Allan-Linie regelmäßig von Liverpool hierher.

Wie Alle, welche in die gastlichen Räume des deutschen Clubs eingeführt gewesen sind, gedenke auch ich der angenehmen und anregenden Geselligkeit, der herzlichen Aufnahme, die ich dort gefunden, mit großer

Freude. Es berührt höchst wohlthuend, daß bei unseren Landsleuten, obwohl sie auf amerikanischem Boden Selbstständigkeit und Unabhängigkeit gewonnen, zum Theil zu den hervorragenden Bürgern der Stadt gehören, dennoch die Liebe zum alten Vaterlande nicht erloschen ist.

Aus Newyork.

Im October 1883.

Sie werden mir das kühne Wagniß nicht zutrauen, nachdem ich ungefähr eine Woche in Newyork gewesen bin, Ihnen diese Empire City, diese Hauptstadt nicht nur der Vereinigten Staaten, sondern des ganzen Welttheiles schildern zu wollen. Nachdem man einen Tag oder zwei hier zugebracht, hat man, erfüllt und erregt von den mächtigen Eindrücken, wohl den Muth und die Unbefangenheit, sich frisch ans Werk zu machen und über Newyork zu schreiben. Aber mit jedem weiteren Tage wird man kleinlauter und die frische Farbe der Entschließung schwindet. Man fängt an, nicht nur zu staunen, sondern auch nachzudenken. Jeder Gang durch die Straßen, jede Unterhaltung, ein Blick in eines der unzähligen glänzenden Magazine, eine Aussicht aufs Meer, das mit seinen Armen Newyork so innig umschließt, eröffnet neue Perspektiven auf die Mannichfaltigkeit, die Bedeutung und die riesenhaften Dimensionen dieser Stadt, welche uns, den Fremdlingen, so amerikanisch erscheint und den Amerikanern für eine halb europäische Stadt gilt. Dazu kommt noch, daß die räumlichen, die lokalen Bedingungen, unter welchen Newyork erbaut ist,

so ganz eigenthümlicher Art sind. Beide, Paris und London, die zunächst bei einer Vergleichung in Betracht kommen, liegen nicht nur weit landeinwärts, sondern in der Mulde eines Flußthales und steigen an deren Wänden in die Höhe. Newyork ist nicht nur Seestadt, sondern ist auf einem niedrigen, schmalen Felsrücken erbaut, der von allen Seiten vom Salzwasser umspült wird. Zwei breite, tiefe Rinnen des Meeres, der Hudson und der Eastriver, trennen die Halbinsel vom benachbarten Lande, und damit ist die Form der Empire City gegeben. Lang und schmal streckt sich Newyork von Süden nach Norden, in dieser Richtung neun englische Meilen etwa lang, während die Breite sich höchstens auf ein Viertel dieser Meilenzahl beläuft. Nach drei Richtungen hin, nach Süden, Westen und Osten, ist die Ausdehnung unbedingt begrenzt. Die Wasserstraßen, der Hudson und Eastriver, sind zu mächtig, um nicht eine Scheide zu bilden. So innig verbunden die Städte Brooklin am linken Ufer des Eastriver, Jersey City und Hoboken ꝛc. am rechten Ufer des Hudson mit Newyork sind, sie folgen in ihrer räumlichen Entwickelung wesentlich anderen Gesetzen als Newyork, haben ihre Eigenartigkeit und doch sind sie auch wieder ein integrirender Theil von Newyork. Alles zusammen bildet einen ungeheuren Städtecomplex, in dem Newyork allein vielleicht 1½ Millionen Einwohner zählt, die anderen Theile etwa eine Million. Es läßt sich denken, daß diese ungeheure Menschenmenge für ihre Hin- und Herbeförderung unter räumlich den Verkehr so sehr erschwerenden Verhältnissen einer vielfachen Zahl von Verkehrsmitteln bedarf. So kommt es denn, daß die Straßen mit einer Masse Fuhrwerke aller Art, vom altmodischen

hochbeinigen, auf dem selten guten Pflaster stark rüttelnden Omnibus bis zur Pferdebahn und zur Elevated Railroad, die über einen auf eisernen Trägern in vielleicht 20 Fuß Höhe ruhenden Schienenstrang läuft, erfüllt sind. Aus dem gleichen Grunde herrscht auf den Gewässern rings um Newyork eine so unvergleichlich großartige, dem inneren Verkehr dienende Dampfschifffahrtsbewegung, daß selbst die ungeheure Seeschifffahrt für das Auge dagegen zurücktritt. Ununterbrochen schießen die mächtigen Ferryböte, welche Menschen und Fuhrwerke über den Hudson, über den Eastriver oder nach Staten Island bringen, dahin; in wenigen Augenblicken zählt man sie dutzendweise. Diese Getheiltheit des Riesenleibes der Empire City macht es doppelt schwer, sich nur einmal ein Bild des Aeußeren derselben, wenn auch nur in den größten Umrissen zu gewinnen. Die Anlage von Newyork und den Schwesterstädten Brooklyn, Jersey City, ist allerdings regelmäßig genug. Die Straßen schneiden sich in gleichmäßigen Abständen in rechten Winkeln; der Stadtplan Newyorks und der der allermeisten Städte der Vereinigten Staaten läßt an Uebersichtlichkeit Nichts zu wünschen übrig, man könnte ihn mit einem Schachbrett vergleichen. Von den wunderlichen krummen engen Gassen, von den schiefen unregelmäßig gestalteten freien Plätzen ist in Newyork nur eine Spur im unteren Theil zu finden und bei der übrigen Regelmäßigkeit fallen solche Abweichungen doppelt auf, sie sind wirklich dann eine Störung im System. Merkwürdigerweise macht die große, ja größte Verkehrsader Newyorks, der Broadway, auch eine Ausnahme von der Regelmäßigkeit. Er läuft nicht parallel mit den Avenues, welche die Stadt von Süden

nach Norden durchschneiden; der Broadway folgt, ich möchte sagen, dem natürlichen Gesetze der Wege. Er läuft, wie die Menschen, die über eine Fläche zu gehen haben, gehen, er verläßt die gerade Linie, und biegt sich in leichter Krümmung, durchschneidet daher nach und nach eine Anzahl Straßen in spitzen Winkeln. Noch mehr ist dies mit der Bowery, einer andern sehr lebhaften Verkehrsader der Fall, welche aber einen plebejischeren Charakter trägt als der Broadway. Letzterer ist da, wo er Madison Square streift und die fünfte Avenue schneidet, in seiner glänzendsten Phase. Weiter unten dient er ausschließlich dem Waarengeschäft im Großen, weiter nordwärts verwischt sich sein Charakter. Die glänzendsten Läden und das eleganteste Publikum drängt sich da etwa, wo Broadway an der Südwestecke von Madison Square über die berühmte fünfte Avenue läuft. Von dort abwärts bis zum Endpunkte des Broadway an der Südspitze Newyorks, der Batterieplace, welch ein Gewühl von Wagen und Menschen, welch ein Reichthum an Allem, was die Natur und der Mensch schafft, aufgespeichert in den bis zum zehnten Stockwerk aufsteigenden Warehouses und vor den Schaufenstern ausgebreitet, welche Masse kostspieliger Bauten für Hotels, Versicherungsgesellschaften aller Art und mitten zwischen diesem fieberhaft pulsirenden Leben Trinity Church mit dem Friedhofe, auf welchem die Leichensteine von der Vergänglichkeit alles Irdischen reden. Nachdem Broadway bei der Cityhall, dann gegenüber Wallstreet seinen Höhepunkt der Bewegung, des Verkehrs, die sinnverwirrend auf den Neuling wirken, gehabt hat, endet er fast idyllisch im Bowling-Green der Battery, einem mit

Bäumen bepflanzten, mit Rasenflächen bedeckten Platze, welcher auf die in Castlegarden ans Land gesetzten Einwanderer den freundlichsten Eindruck machen muß. Freilich darf man nicht viele Schritte landeinwärts thun, wenn man nicht gleich in den Bann der modernsten Verkehrsmittel, der hoch in der Luft dahinsausenden Eisenbahnen gerathen will. Am Rande der freundlichen Anlagen befindet sich der Ausgangspunkt sämmtlicher Elevated Railroads, die, wie schon erwähnt, oberhalb der Straßen in wenigstens zwanzig Fuß Höhe auf eisernen Trägern angelegt sind. Gerade in der Nähe der Bowling Green sind die von dort abzweigenden Straßen fast vollständig von diesem Schienennetze bedeckt, man glaubt einen Tunnel zu sehen. Berlin hat seine Straßenbahn, London seine unterirdische Eisenbahn, keine von diesen hat sich so rücksichtslos gegen die Anwohner und das Publikum im Allgemeinen die Stätte ihrer Existenz erobert. In Newyork ist der Grundwerth viel zu hoch, um an einen Durchbruch zu denken, wie es in Berlin geschehen und das felsige Terrain hat auch den Plan einer Underground Railway unmöglich gemacht, also hat man einfach die Bahn auf den Straßen selbst in solcher Höhe angelegt, daß sie dem Straßenverkehr nicht lästig ist. Die Straße selbst ist dadurch natürlich ganz um ihr Ansehen gekommen, die anliegenden Häuser sind oft in dem unteren Geschosse verdunkelt, jedenfalls leiden sie alle unter der Anlage der Elevated, aber so viel ich verstanden habe, sind Entschädigungsklagen nicht durchgedrungen. Es giebt vier Linien, die, glaube ich, jetzt alle einer Gesellschaft gehören; im unteren Theile stehen sie mehrfach durch Seitenbahnen unter einander in Verbin-

bung, dann suchen sie die breiten schnurgraden Avenues baldigst zu erreichen und gehen weit nach Norden hinauf. Nur die Gradlinigkeit der Straßen und der Avenues, sowie die Breite haben diese interessante Anlage möglich gemacht, obgleich diese Bahnen an scharfen Curven das Unglaubliche leisten. Ein aus mehreren der langen amerikanischen Eisenbahnwagen bestehender Zug biegt aus einer Straße in die andere mit einer Leichtigkeit, die zur Bewunderung nöthigt. Diese Elevated Railroad sind in ihrer Art vortrefflich. Es ist alles so verständig, so praktisch eingerichtet, daß man eine Vorliebe für sie gewinnt und sich ihrer gern bedient. Natürlich können sie nicht wie Omnibus oder Straßenbahnen nach Belieben der Passagiere anhalten, sondern sind an Stationen gebunden. In unregelmäßigen Entfernungen, so oft die die Avenues durchschneidenden Straßen besonders verkehrreich sind, befindet sich eine Plattform, zu der man auf bequemen gedeckten Treppen hinaufsteigt; an der einen Seite der Straße, die für die stadtabwärts fahrenden Züge, gegenüber die für die in entgegengesetzter Richtung gehenden. Es liegt nämlich ein doppelter Schienenstrang auf den gußeisernen Trägern, beide bald dicht neben einander, bald durch einen breiten Zwischenraum getrennt. Die Abfertigung ist außerordentlich rasch, aber Jedermann versteht sich darauf, und wenn Abends nach Schluß der Geschäftszeit Hunderte von Menschen auf der Station harren, so ist in einem Nu die ganze Menge an Bord. Wie oft Züge gehen, habe ich nicht in Erfahrung gebracht, ich möchte fast glauben, zu gewissen Tagesstunden folgt ein Zug dem anderen, sobald Publikum da ist. Trotz der Frequenz der Züge scheint

doch mit großer Umsicht verfahren zu werden, da man von einem Zusammenstoßen nichts hört. Die Bahnen gehen nicht alle gleichweit hinaus. Am weitesten führt die der neunten Avenue. Sie nimmt uns mit durch die Regionen des zukünftigen Newyorks. Bis zum Centralpark, d. h. bis zur achtundfünfzigsten Straße ist die Stadt geschlossen bebaut. Rechts und links etwa am Centralpark, der sich zwischen der fünften und achten Avenue in der Breite von etwa einer guten halben englischen Meile, von der 59. bis zur 110. Straße drei englische Meilen in die Länge erstreckt, treten Lücken ein, hört das Häusermeer gänzlich auf. Hier sieht man nur die Trace der sich im rechten Winkel schneidenden Straßen. Der Boden der Manhattaninsel, auf welcher Newyork liegt, ist felsig. Die Felsblöcke starren aus dem Boden auf. Die Straßendämme sind durch die Felsen durchgebrochen oder aufgeschüttet. Die Quadrate sind meistens bis zur Tiefe des Fundaments der zu bauenden Häuser ausgehöhlt, aber die Häuser und deren Bewohner sollen zum größten Theil noch erst kommen, und sie werden kommen, wenn die Zeiten gut bleiben. Die großen Städte, und ganz besonders Newyork, haben mehr noch als in Europa eine gewaltige Anziehungskraft. Nicht nur die Einwanderung aus Europa, sondern auch die aus dem Lande schwellt die Bevölkerung an. Im Augenblicke aber sieht die ungeheure Strecke wie ein auf das Terrain übertragener Stadtplan aus. Die Straßen, nicht nur planirt und mit einem Fußstieg versehen, sondern da, wo schon Häuser angebaut sind, auch bereits Laternen tragend, nehmen sich aus wie ein mächtiges daliegendes Gitterwerk, dessen Stäbe sich in rechten Winkeln

schneiden. Hin und wieder sieht man schon völlig ausgebaute und bewohnte Reihen von Häusern, Straßenbahnen werden befahren, da und dort tauchen einzelne Häuser oder ein Block auf, im Großen und Ganzen aber ist das weite Feld, welches man von der „Elevated Railroad“ übersieht, noch eine Domäne der Zukunft. Man übersieht das Gebiet um so besser, als das Terrain sich allmählich vom Centralpark ab stark gesenkt hat, so daß die Bahn 70 Fuß hoch auf den eisernen Trägern dahinfährt. Die noch unbebauten Quadrate sind zum Theil von Blumen- und Gemüsegärtnern benutzt, die dort im Freien oder in Gewächshäusern ihre auf dem Newyorker Markte so gut verwerthbaren Produkte ziehen. In anderen haben sich „Squatters“ angesiedelt; unstätes Volk, welches dem Grundeigenthümer schwerlich eine Rente bezahlt, hat dort elende Bretterbuden aufgeschlagen und haust darin, bis der Platz einmal verkauft und bebaut wird. Hier in dieser Gegend nördlich vom Centralpark hat der Harlem River einen neuen Zug in die Landschaft gebracht. Ein Arm des East River (selbst wieder eine Meeresbucht) streckt sich hier ins Land hinein. Je nach Ebbe und Fluth ist der Harlem River ein stattliches Gewässer oder ein Sumpf. Bei Spuyton Duyvels hat er durch eine vom Hudson kommende ähnliche Einbuchtung Verbindung mit jenem Strome und dadurch hat er Manhatta zur Insel gemacht. Es scheint aber, daß die Stadt Newyork nordwärts gar kein Ende nehmen soll. Bis zur 155. Straße (die numerirten Straßen laufen von Westen nach Osten, die Avenues durchschneidend) ist der Stadtplan ausgelegt, aber Andeutungen zu weiteren Straßennetzen finden sich bis zur City of Yon-

kers, welche das Gebiet der City von Newyork im Norden begrenzt, während die County Westchester sich im Nordosten vorlegt. Vor zwei und einem halben Jahrhundert wurde die Insel Manhattan von den Indianern an die Holländer für sechzig Gulden verkauft und Neu-Amsterdam gegründet. Wie wird es auf Manhattan Island aussehen, — wir sind nicht so thöricht, wissen zu wollen nach abermals zweihundertfünfzig Jahren — nach fünzig Jahren, wenn die Entwickelung in denselben Proportionen steigt, wie heute? Wer das erlebt, dem wird vielleicht das heutige Newyork so klein und der Vergangenheit verfallen vorkommen, wie dieser Generation Neu-Amsterdam.

Ein Abschiedsmahl.

Newyork, 16. Oct.

Ende gut, Alles gut! könnte man ausrufen nach der Abschiedsfeier, welche gestern Abend die Gäste der Northern Pacific Railroad zur Eröffnungsfeierlichkeit derselben dem Herrn Heinrich Villard gegeben haben, wenn das gute Ende an dem Verlaufe jener Reise etwas gut zu machen gehabt hätte. Als gestern Abend noch einmal die stattliche Schaar, die am 15. August mit dem Dampfer „Elbe" in Bremerhaven sich eingeschifft hatte, in möglichster Vollzähligkeit versammelt war, nachdem verschiedene Reiseziele, größerer oder geringerer Wandertrieb die Gesellschaft in Portland allmählich in ihrem Bestande aufgelockert hatte, da sprach sich in allen Gesichtern und mit jedem Worte die aufrichtige Ueberzeugung aus, daß wir am Abschlusse einer Reise standen, die für Alle eine Quelle der Befriedigung, der Bereicherung des Geistes für die Zukunft sein wird und die uns an steter Zerstreuung, Belehrung und Genuß, an guter Pflege und an kleinen Strapazen zwei volle Monate geschenkt hat, wie sie kaum irgend einer aus unserer Mitte je zuvor erlebte. Morgen, am 17. October, wird sich

das Hauptcontingent der Gesellschaft mit dem Norddeutschen Lloyddampfer „Werra“ nach Europa zurückbegeben. Einzelne Mitglieder derselben sind ihnen schon vorausgegangen. Der General Xylander mit seiner Gattin (der Schwester des Herrn Villard) und Herr Dr. Schütte, die einige Wochen vor uns herüberkamen, sodann Herr Dr. Eisenlohr, Herr Puls, der Vertreter der Frankfurter Handelskammer, haben wohl schon am vorigen Sonnabend Bremen passirt und Herr Professor Gneist hat die Einsamkeit des Dampfers „Salier“ vorgezogen und sich am 10. October eingeschifft, um nach der Collision, die der Dampfer mit einer norwegischen Bark gehabt hat, noch einmal wieder im Hafen von Newyork zu erscheinen. Außer diesen Herren waren bis auf zwei oder drei alle gestern Abend erschienen in dem glänzenden Saale von Delmonico, der als der erste Restaurant Newyorks gilt und wahrscheinlich keinem in der Welt den Platz vor sich einräumen wird. Da gab es ein Begrüßen und Händeschütteln! Bekanntlich war ein großer Theil der Gesellschaft von Portland nach San Francisco gegangen, um mit den centralen Pacificbahnen hierher zurückzukehren. Aber auch diese Gruppe war nicht geschlossen geblieben. Einige hatten es bei San Francisco bewenden lassen, andere waren zum Yosemitethale gefahren, andere haben einen Blick nach Colorado und Arizona hinein gethan. Erst hier fanden sie sich wieder, im Hotel Brunswick, das nun einmal das Hauptquartier unserer Gesellschaft geblieben ist. Nicht minder war der andere Theil, der von Portland nach Livingstone zurückkehrte, um von dort den Nationalpark des Yellowstone River zu besuchen, in Auflösung gerathen, als die Ankunft in St. Paul noch

verschiedene Wege zu gehen gestattete. Mehrere Herren hatte St. Paul auf einige Tage angezogen, Professor Dr. v. Holst hatte dort im Deutschen Verein eine Rede gehalten über die staatenbildende Kraft der Vereinigten Staaten. In Chicago hatte u. A. der Geh. Rath Hofmann den Zug verlassen, um über St. Louis einen Vorstoß nach Texas, nach San Antonio zu einem Familienbesuche zu unternehmen. Um einen Begriff von den Dimensionen dieses Landes zu geben, mag erwähnt sein, daß die Reise von St. Louis nach San Antonio in ununterbrochener Fahrt 60 Stunden gedauert hat. Auch Senator Gröning blieb mehrere Tage in Chicago zurück, um über Cincinnati nach Newyork zurückzukehren. Den Maler Dielitz fanden wir wieder, den wir an einem dunkelen Septembernachmittage in der Prairie in der Nähe von Graycliff ausgesetzt und dem Indianeragenten überliefert hatten, damit er seine Studien an den Indianern vollende. Den deutschen Gästen, welche Sie vor gerade zwei Monaten im Rathskeller zu Bremen versammelt gesehen haben, hatten sich die Deutschamerikaner zugesellt, so daß mit Einschluß einiger Herren aus Newyork die Gesellschaft über fünfzig Personen zählte. Sie bildete in vielfacher Hinsicht ein Seitenstück zu der erwähnten Versammlung im Rathskeller zu Bremen. Aber damals war alles noch ungewisse Zukunft, der Mehrzahl war Amerika fremd und wir waren uns unter einander fremd. Es waren verhältnißmäßig wenige unter uns, die bis dahin in näherer Beziehung zu einander gestanden hatten, und nun sollten wir zusammen auf Monate im engsten Verkehr die Freuden und Leiden einer Reise theilen, über deren Ausdehnung und Verlauf wir nur

vage Vorstellungen hatten. Wie wird man uns drüben aufnehmen? Was wird man uns zumuthen? — solche und unzählige andere Fragen warf jeder im Stillen auf und mußte der Zukunft die Beantwortung überlassen. Jetzt waren sie beantwortet. Wir wußten nicht nur, was uns auf amerikanischem Boden bevorgestanden hatte, sondern wir wußten auch, wie wir die Probe bestanden hatten. Und im Ganzen waren wir nicht unzufrieden mit uns. Wir durften uns sagen, daß auch nicht der geringste ernst zu nehmende Mißton unsere Harmonie gestört, daß unser Auftreten nach außen hin zu keinen Mißverständnissen Veranlassung gegeben hat. Die Aufnahme von Seiten der Northern Pacific Railroad durch deren Präsidenten, Herrn Heinrich Villard, hatte alle unsere Erwartungen übertroffen: und die unglaubliche Leichtigkeit und Schlagfertigkeit, mit welcher für unser Unterkommen, unsere Weiterbeförderung, unsere Verpflegung, wo und wann es sein mochte, gesorgt wurde, hat uns sogar die Erkenntniß der unermeßlichen Schwierigkeiten erspart, welche, um solche kolossale Aufgaben zu lösen, unvermeidlich waren. Wir haben kaum je die Empfindung gehabt, daß nicht Alles eigentlich sich so von selbst mache, und am wenigsten hat die immer gleiche ruhige Liebenswürdigkeit unseres Wirthes, des Herrn Heinrich Villard, uns je errathen lassen, wie schwer die Verantwortlichkeit für das regelmäßige Wirken der von ihm geschaffenen und von ihm bis ins Detail beherrschten Organisation auf ihm lasten mußte. Was es heißt, eine Gesellschaft von 361 Personen (so stark waren wir zur Zeit unserer höchsten Entwickelung gewesen) über eine Entfernung von 3—4000 englischen Meilen hin- und

zurückzuführen, in Gegenden, die zum Theil kaum der Cultur erschlossen sind, über eine Bahn, die eben erst fertig geworden, an einzelnen Stellen des Felsengebirges sehr schwierige Stellen zu passiren hatte, dabei alle Ansprüche einer verwöhnten oder wenigstens an Entbehrungen nicht gewöhnten Zahl von Gästen zu befriedigen, läßt sich schwer ermessen. Nur das eine muß wiederholt werden, daß auf der ganzen Reise kein einziges Mal der Fall eingetreten ist, daß die Organisation versagte, daß man einen Zusammenbruch hätte befürchten können. In einer Beziehung haben wir Glück gehabt. Alle Unfälle auf der Eisenbahn — und unsere vier Abtheilungen haben zusammen einen ganz netten kleinen Katalog von allerlei accidents aufzuweisen — sind ohne ernstliche Folgen geblieben. Die Unfälle waren übrigens ausschließlich durch Mangel des Betriebsmaterials entstanden. Die Ungleichmäßigkeit der Verkuppelung auf den amerikanischen Bahnen — und wir hatten eine förmliche Collection von Directorenwagen verschiedener Bahnen — Achsenbrüche 2c. waren die Ursache. Bewundernswerth war die Geistesgegenwart des amerikanischen Zugpersonals in kritischen Momenten, die Manches abwandte, ebenso sehr haben wir aber auch der größten Vorsicht und Umsicht, mit welcher gefahren wurde, zu verdanken, daß wir ohne Schaden zu erleiden zurückgekehrt sind. Herr Heinrich Villard hat in seiner ereignißreichen Laufbahn gewiß manche schwere Sorge mit sich herumgetragen. Vielleicht hat kein Augenblick ihm größere Beruhigung gebracht, als der, wo er die Aufgabe erfüllt sah, seine Gäste nach dem Pacific hin- und zurückzuführen, wo er

der Verantwortlichkeit für deren Sicherheit wieder enthoben war.

Alles, was wir in den ereignißvollen neun Wochen seit unserer Abreise von der Heimath erlebt hatten, drängte sich noch einmal in unserem Geiste zusammen, als wir gestern Abend zur Tafel uns niedersetzten, die in Hufeisenform im großen Eßsaale des Restaurant Delmonico an der fünften Avenue aufgestellt war. Die Tafel war reich mit Blumen geschmückt, Lampen, Aufsätze, reiches Glasgeschirr erhöhten die Wirkung. Großer Luxus wird auf die Ausstattung des Speisezettels verwendet. In Amerika hat man nicht die Unsitte, mitten in das Essen hinein die Tischreden zu werfen. Letztere beginnen erst beim Dessert, man wird also im Genusse der Speisen und der Unterhaltung nicht unterbrochen. Delmonico macht seinem Weltrufe Ehre. Das Essen war sehr fein und geschmackvoll componirt. Daß auch hier die Cigarette plötzlich während des Mahles angeboten wurde, um den Appetit von Neuem zu reizen, ist eine Abnormität, die man aus Cuba oder aus Rußland eingeführt hat. Vortrefflich waren die Weine. Die Behauptung ist gewiß keine Uebertreibung, daß man in Newyork so gut ißt, wie in irgend einem Platze der Welt, d. h. aber nur in wenigen auserwählten Hotels und Restaurants, in den meisten Hotels hier wie in anderen Städten des Landes werden die Gaben der Natur nicht durch die Küche verbessert. Man brät Alles zu stark, namentlich werden die Fische durch Braten und Backen arg mißhandelt. In Privathäusern wird vermuthlich sorgfältiger gekocht; in den meisten Hotels, muß ich bekennen, habe ich nur selten ein Gericht gefunden,

dessen Zubereitung mir Freude gemacht hätte. Nun, bei Delmonico ist man vor Verirrung der Kochkunst sicher. — Den Toast des Abends, das Hoch auf unsern Ehrengast Herrn Villard brachte Geheimer Rath Professor Hofmann aus. Herr Hofmann spricht immer mit liebenswürdiger Laune, und gestern war er glücklicher als je. Mit einem Citat von George Sand begann er: Voyager c'est apprendre, apprendre c'est vivre. Dies Wort muß vor Allem denen, welche unsern Ehrengast auf seinem Triumphzug von den Küsten des Atlantic bis zum Pacific begleiteten, einleuchten. Wir haben unter Heinrich Villard gelernt und gelebt. Wir haben auf dieser Reise den Triumphator selbst kennen, schätzen und lieben gelernt, wir haben kennen gelernt, aus welchem Holze ein Mann geschnitten sein muß, dem gelingen soll, was Heinrich Villard gelungen ist. Aber Redner will, kann hier nicht den Mann loben nach seinen großen Verdiensten. Lassen Sie mich lieber einige der Bilder im Geiste auffrischen, an denen er uns in den letzten Wochen vorübergeführt hat. Und nun ließ der Redner an uns die Hauptmomente unserer Reise von den Niagarafällen bis zum Pugetsund und zum Yellowstonepark vorüberziehen, und namentlich verweilte Redner bei der eindrucksvollen Feier in Seattle. Niemals ist mir, rief er aus, die Bedeutung der Northern Pacific-Bahn klarer geworden als in Seattle, wo der Festredner dem Herrn Villard das Wort zurief: You have released us, Sir, as if it were from solitary confinement. Und nun sich mit einem Worte Evart's enschuldigend, der in einer seiner Reden gesagt hatte, „ich erinnere mich nicht, je eine kurze Rede gehalten zu haben, ich erinnere mich

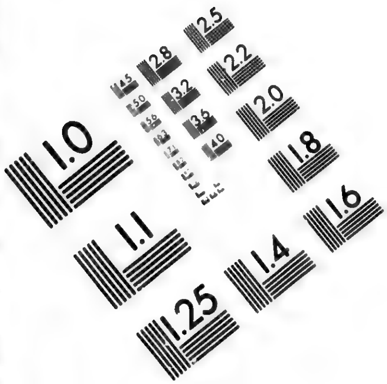
aber auch nicht, je eine kurze Rede in Amerika gehört zu haben", forderte Geheimer Rath Hofmann die Anwesenden auf, auch unserm aufrichtigen Wunsche, daß Heinrich Villard's großes Werk, die Northern Pacific-Bahn, weiter gedeihen und wachsen möge, durch den Ruf: „Heinrich Villard lebe hoch!" einen kräftigen Ausdruck zu geben. Als sich der Beifallssturm gelegt, ergriff Herr Heinrich Villard das Wort, um in wenigen gewichtigen Sätzen zu danken. Herr Villard ist eigentlich kein Redner, der sehr fließend spricht. Der Gedanke arbeitet sich aus ihm langsam heraus, findet aber eine angenehme und entsprechende Form. Bisher, begann er, habe er sich als Wirth von einigen dreißig bis vierzig Gästen, deutschen und deutschamerikanischen, gefühlt. Heute befinde er sich in der Lage, einmal der Gast von ebenso vielen Wirthen zu sein. Ihm behage die Stellung wohl. Indem er seinen deutschen Gästen dafür dankt, daß sie seiner Einladung gefolgt seien, sich ihrer Theilnahme für das Werk, dessen Vollendung ihm zugefallen sei, freute, sprach er die Hoffnung aus, daß sie ihm und seinem Werke auch in der Heimath ihre warme Sympathie erhalten werden. Vielleicht sei es dem einen oder dem andern vergönnt, im Laufe der nächsten Jahre wieder jene Gegenden zu bereisen und sich zu überzeugen, was die Northern Pacific-Bahn aus ihnen gemacht habe. Er habe die volle Zuversicht in die Lebensfähigkeit, in die Nothwendigkeit jener Bahn, heute wie früher. Er habe, um die Vollendung derselben herbeizuführen, manche Schwierigkeiten zu überwinden gehabt; auch in diesem Augenblicke würden schwere Angriffe auf ihn gerichtet, aber er traue sich heute wie früher die Kraft zu, jene

Angriffe abzuweisen und sein Werk aufrecht zu erhalten. Mit dem Wunsche einer glücklichen Heimkehr schloß er unter den Bezeugungen des herzlichsten Beifalls. Herr Regierungsrath Späth, ein Jugendfreund des Herrn Villard, gedachte dann des deutschen Wesens desselben; der deutschen Treue, seinem deutschen Sinne verdanke Villard den Erfolg. Herr v. Schauß gedachte in sinniger Weise der Familie des Ehrengastes, Herr G. Schwab dankte für die deutschamerikanischen Gäste, Herr Senator Chapeau-Rouge widmete den Deutschamerikanern sein Glas, indem er hervorhob, was wir im Umgange mit ihnen an Erfahrung und Urtheil über amerikanische Verhältnisse gewonnen haben. Herr Karl Schurz drückte uns seine und seiner amerikanischen Freunde aufrichtige und herzliche Freude aus, die sie aus dem Verkehr mit den Landsleuten aus Deutschland gehabt haben. Er versicherte uns, daß wir eine freundliche Erinnerung bei den Amerikanern zurücklassen würden. Einigermaßen sei freilich unsere Schätzung durch die Schätzung, die wir Amerika und seinen Bewohnern angedeihen lassen, bedingt. Auf die Einfuhr von Bewunderung liege hier kein Eingangszoll. Man glaube sich in der Herstellung dieses Artikels so stark, daß man fremde Concurrenz nicht ungern sehe. Dann zum Ernste übergehend, sprach er die Hoffnung aus, daß wir den Eindruck mitnehmen würden, daß Amerika wirklich ein Land von großartiger Zukunft sei, daß dem Amerikaner nicht ein Zug von Idealismus fehle, indem er mit unerschütterlicher Zuversicht an die Größe seines Vaterlandes glaubt. Dr. Mohr sprach ein Wort des Dankes Namens der Presse. Herr v. Bunsen brachte Amerika, Herr Schwab Deutschland ein Hoch,

beide wurden jubelnd begrüßt. Erst gegen Mitternacht war Aufbruch.

Heute Abend werden sich die Passagiere an Bord der „Werra" begeben, die morgen 5 Uhr früh den Hafen verläßt. Es werden nur einige wenige zurückbleiben, wie Herr v. Bunsen, Maler Dielitz, Geheimrath Hofmann, Dr. Oberländer, Dr. Mohr und der Schreiber dieser Zeilen. Diese Vertreter der Presse werden erst am 31. October sich einschiffen. Hoffentlich haben unsere Gefährten eine glückliche und rasche Fahrt. Das Wetter sieht nicht danach aus. Aber navigare necesse est.





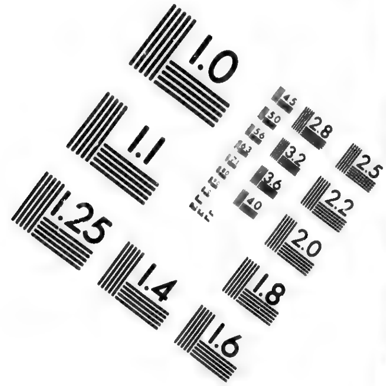
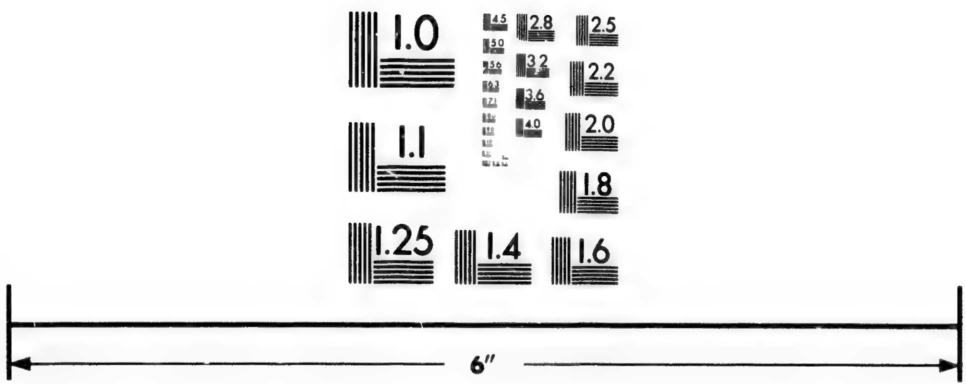
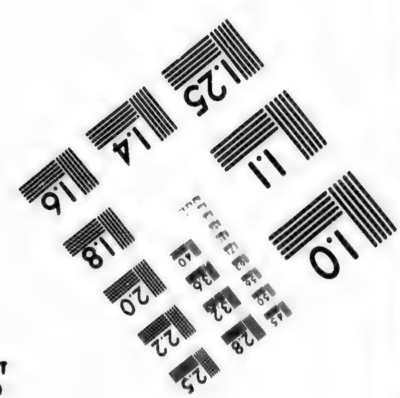


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)







Photographic Sciences Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

St. Louis.

St. Louis traf ich zu Anfang October in voller Festaufregung. Die „Fair"-Woche hatte eben begonnen, alle Gasthäuser waren überfüllt, denn von Nahe und Fern strömt die Bevölkerung Missouris und benachbarter Staaten nach St. Louis, um nach saurer Arbeit frohe Feste zu feiern, ich lief Gefahr, kein Unterkommen zu finden; aber mein Reiseglück hielt Stich, im deutschen Gasthofe „Kötter's Hotel", dem berühmten Southern Hotel gegenüber, war ich sehr bald gut untergebracht. Alles ist deutsch, aber in amerikanischen Formen. Es ist merkwürdig, wie wenig Einfluß deutsche Sitte auf die äußere Gestaltung des Lebens in Amerika bis jetzt geübt hat. Sie werden es einer amerikanischen Stadt nicht ansehen, ob sie eine große oder kleine Anzahl deutscher Bewohner oder gar keine hat. Bauart der Häuser, Anlage der Straßen, öffentliche Gebäude, die Läden und Restaurants und herab bis zu den In- und Aufschriften an den Geschäftshäusern und in den Schaufenstern, Alles ist amerikanisch, dem Englischen zum größten Theil nachgebildet, uns aber fremd. Auch die Gasthäuser sind eigenartig amerikanisch und selbst in dem Gasthofe des Herrn Kötter, dessen Besitzer ein Deutscher ist, wo die

Bedienung und die Kundschaft deutsch ist, hat man doch in Allem und Jedem die amerikanische Einrichtung zu Grunde gelegt. Es läßt sich nicht läugnen, daß die häuslichen Einrichtungen in den Privatwohnungen sowohl wie in den Hotels, durchgebildeter sind als bei uns. Die großartige Einförmigkeit des Lebens in den Vereinigten Staaten hat die gute Seite, daß das einmal in den Sitten und im Gebrauche Angenommene überall gleichmäßig beobachtet wird, daß der Bedarf viel vollkommener zu befriedigen ist, weil er so allgemein und so groß ist, während in Deutschland dem individuellen Belieben ein viel größerer Spielraum gestattet wird, überall Verschiedenartigkeit herrscht und die Abweichungen im Einzelnen keine so vollkommene Berücksichtigung erfahren können. Doch ich verliere mich hier in Betrachtungen, die ich mir für ein anderes Mal aufsparen wollte. St. Louis hat also seine Fair, nach europäischen Begriffen seinen Jahrmarkt, seine Kirmeß. Allerdings haben Fair und Jahrmarkt einige Verwandtschaft, aber wie die Fair hier gefeiert wird, muß man doch sagen, daß sie einen Fortschritt vor ihrer Schwester in der alten Welt bezeichnet. Die Fair ist wirklich ein volksthümliches Fest, das aber einen ernsten Gehalt hat. Die St. Louis-Fair besteht hauptsächlich aus einer landwirthschaftlichen Ausstellung, die von einem großen Theile des mittleren Mississippithales beschickt wird, einer Ausstellung, die zugleich den Charakter einer Messe trägt, denn die ausgestellten Maschinen, das Vieh ꝛc. werden zum Verkauf angeboten. Und ich muß gestehen, ich habe nie eine großartigere landwirthschaftliche Ausstellung gesehen, was die Massenhaftigkeit der ausgestellten Gegen-

stände und Thiere betrifft. Und neben diesem geschäftlichen Theile der Fair giebt es Illumination, Aufzüge, Militärball, ein Fest in der Börse. In diesen Festtrubel gerieth ich bei meiner Ankunft in St. Louis. Ich kam vom Norden her von St. Paul, wo der Winter schon durch Nachtfröste sein Nahen verkündete, während in St. Louis noch sommerliche Temperatur herrschte. Auf dem Wege hatte ich Milwaukee, die deutscheste Stadt in den Vereinigten Staaten, leider nur gestreift und vom Bahnhofe aus gesehen, und ich rechne es zu den Unterlassungssünden, deren ich mich auf meiner Fahrt durch den Nordwesten schuldig gemacht habe. Auch Chicago sah ich nur auf einige Stunden wieder. Am zweiten Morgen berührten wir den Mississippi und blieben in seiner Nähe, bis wir nach East-St.-Louis gelangten, um auf der stolzen Brücke, einem Werk Röblings, hinüberzufahren nach St. Louis selbst. Der Anblick des Stromes und der Flußufer innerhalb der Stadt brachten mir eine Enttäuschung. Ich hatte mir vorgestellt, der Strom müsse gedrängt voll sein von den berühmten Mississippi-Dampfböten, Schiff an Schiff gereiht sein, meilenlang, so hatte ich es in Beschreibungen gelesen und so es schildern hören. Aber darüber sind Decennien vergangen, und jetzt ist es nicht mehr der Strom, sondern es sind die Eisenbahnen, welche vorzugsweise die Waaren von und nach St. Louis tragen. Der Güterverkehr auf dem Mississippi ist zwar immer noch sehr bedeutend, aber doch nur ein Bruchtheil des Gesammtverkehrs. Von den 7,700,000 Tons Fracht, welche im Jahre 1882 nach St. Louis kamen, bewältigte die Eisenbahn etwa 6,9 Millionen und die Schifffahrt 800,000 Tons. Einen größeren Antheil hat

der Fluß bei dem Export. Während durch die Eisenbahnen 3,7 Millionen versandt werden, wurden 769 Tausend Tons auf Schiffen verschickt. Und im Schifffahrtsverkehr auf dem Flusse ist in den letzten zehn Jahren noch ein anderer Umschwung eingetreten. Früher besorgten Dampfschiffe ausschließlich den Waarenverkehr, neuerdings aber ist ein System von Schleppkähnen an die Stelle getreten, welches namentlich für den Getreidetransport von großer Wichtigkeit ist. Die Zahl der Riesendampfer auf dem Mississippi hat allerdings abgenommen, die Masse der Waaren dagegen, die auf dem Wasserwege von und nach St. Louis sich bewegt, ist im Steigen begriffen. Die große Brücke, auf welcher wir den Strom überschreiten, dient in dem unteren Wege der Eisenbahn, in dem oberen dem Fußgänger- und Wagenverkehr. Wir fahren dann auf der Bahn bis mitten in die Stadt. Die Umgebung des Bahnhofes ist aber nicht schön, das Pflaster schauderhaft. St. Louis erfreut sich, und mit Recht, keines guten Rufes, was den Zustand seiner Straßen betrifft. Bei Regenwetter sind sie mit einer dicken Kothdecke überzogen, bei anhaltender Trockniß wühlt man im Staube. Kaum bin ich im Gasthause abgestiegen und habe meinen Namen eingetragen, als sich schon einer der Kellner meldet und sich mir als Landsmann zu erkennen giebt, der lange bei Bremen Schullehrer gewesen, jetzt durch sein Schicksal nach St. Louis verschlagen ist, wo er in dem deutschen Gasthofe ein gutes Unterkommen gefunden hat, um vielleicht nächstens in Mexico zu seinem eigentlichen Berufe zurückzukehren. Beim Frühstücke entdecke ich einen alten Schulkameraden, der seit vielen Jahren in einem kleinen Orte von Mis-

souri ein bedeutendes Drygoodsgeschäft betrieben hat und heute in St. Louis das Nützliche mit dem Angenehmen verbindet, d. h. seine geschäftlichen Angelegenheiten betreibt und durch die Unterhaltungen, welche die Fair-Woche bietet, eine Abwechselung in sein gleichförmiges Leben bringt. Deutsche Landsleute sind nicht rar, wie Sie sehen. In der That nicht, denn daß ein Viertel der Bevölkerung von St. Louis deutsch oder deutscher Abkunft ist, dürfte kein zu hoch gegriffener Anschlag sein, und hier in St. Louis haben die Deutschen auch eine politische Bedeutung. Sie rühmen sich, daß an ihrer entschlossenen Haltung die Sturmwelle der Rebellion, die auch Missouri zu verschlingen drohte, sich gebrochen habe. St. Louis hat für die Erhaltung der Union einen großen Dienst geleistet, gegen sein eigenes unmittelbares Interesse, denn St. Louis stand mit dem sklavenhaltenden Süden in sehr innigen Beziehungen und wenn die Lostrennung desselben von der Union erfolgte, so wäre St. Louis eine glänzende Stelle innerhalb der Conföderation vorbehalten gewesen. Die Treue gegen die Union, die Erhaltung der Vereinigten Staaten stand den Bürgern von St. Louis höher, und zu diesem patriotischen Aufschwung haben die Deutschen von St. Louis im großen Maaße beigetragen. Es ist wunderbar, noch keine zwei Decennien sind seit dem Abschlusse jenes furchtbaren vierjährigen Krieges, der mit der gewaltsamen Tilgung eines großes socialen Uebelstandes endete, vergangen, und die tiefe Wunde, die der Schnitt verursachen mußte, scheint heute wie vernarbt. Unter den Kampfes- und Leidensgefährten aus dem Süden besteht wohl noch eine schweigende Gemeinsamkeit der Sympathie, aber von Umtrieben zur Schädi-

gung der Union, von Complotten zur Wiederherstellung des untergegangenen Zustandes ist keine Rede. Die Schwarzen sind zu Bürgern der Republik geworden und selbst das Vorurtheil, die Abneigung gegen die Raçe hat sich gemildert und nimmt nicht mehr die brutalen Formen von früher an. Es scheint sich wirklich Alles recht glücklich gefügt zu haben. Die Neger vermehren sich nicht in gleichem Verhältnisse oder gar stärker als die Weißen, so daß die relative Menge derselben bei der enormen Einwanderung von Weißen aus Europa sich stetig vermindert; sie sind ihrer geistigen Veranlagung nach nur zu den untergeordneten Beschäftigungen berufen, aber bei diesen werden sie als Arbeitsgenossen von den Weißen geduldet, überall in den Fabriken habe ich weiße und farbige Arbeiter zusammen gesehen, ein Anblick, der vor fünfundzwanzig Jahren wohl kaum möglich gewesen wäre. Nur als Dienstboten werden Neger von den weißen Mägden und Bedienten nicht als ebenbürtig angesehen, so daß man zwischen farbiger oder weißer Bedienung wählen muß. Im Allgemeinen drängen sich die Neger nicht unter die höheren Stände; in großen Gasthöfen habe ich nur ein oder das andere Mal Farbige als Gäste gesehen, dagegen sind sie mir wiederholt auf der Eisenbahn in erster Klasse, in den Pullman's Schlafwagen begegnet. Auf den Straßenbahnen verkehren sie frei und ungenirt wie Weiße. Im Süden, in den eigentlichen ehemaligen Sklavenstaaten, von denen einige wie Südcarolina, Mississippi, Louisiana, eine farbige Bevölkerung haben, welche an Zahl die weiße übertrifft oder wie in Alabama und Georgia ihr beinahe gleichkommt, mag sich das Verhältniß zwischen den Raçen weniger

ausgeglichen haben. Hier im Westen und in den nördlicheren Staaten erinnert bei flüchtigem Umsehen Nichts mehr daran, daß vor noch nicht einem Menschenalter eine tiefe Kluft zwischen Weißen und Schwarzen gelegen hat. St. Louis ist durch den Krieg zu großen Opfern genöthigt worden und hat durch den Ruin der Plantagenbesitzer selbst große Einbuße erlitten; ich meine man merkt es St. Louis noch heute an, daß es einst von einer aristokratischen, reichen Gesellschaftsklasse frequentirt worden ist, vielleicht aber stammen diese Erinnerungen auch noch aus französischer Zeit her.

St. Louis ist eine recht große Stadt. Nach dem Census von 1880 zählt sie 350,000 Einwohnern, man darf ihr heute also wohl 400,000 geben. Auch der Wachsthum von St. Louis ist staunenerregend. Vor fünfzig Jahren ein Ort von 6—7000 Einwohner, vor vierzig Jahren von 34,000 wächst St. Louis nun mit Riesenschritten zur Großstadt heran. 1856 zählt es 125,000, 1866 204,000, im Jahre 1870 aber 310,000 Einwohner. Die Zunahme im Jahrzehnt 1870—1880 ist nicht so auffallend, nur 40,000 Menschen. Außer dem mächtigen Riesenstrome, der 15 Meilen oberhalb von St. Louis den Missouri aufgenommen hat, dem wohl eigentlich die Ehre gebührt hätte, der Hauptstrom zu werden, da er ein ungleich größeres Stromgebiet gehabt hat als der Mississippi in dem Augenblick, wo sie sich vereinigen, hat die Natur der Stadt keine besondere Vortheile gewährt. Sie liegt in flacher Gegend und von der Brücke, die allerdings majestätisch sich über dem Strom erhebt, hat man einen Blick über einen großen Theil der Stadt und über die Umgegend. Die Ufer des Missis-

sippi sind flach, jetzt im Herbste, noch vor Beginn der regnerischen Zeit, ist der Strom so niedrig, daß die Dampfschiffe zum Theil ihre Fahrten eingestellt haben. Man räth mir ab, eine Fahrt auf dem Dampfboot stromabwärts zu wagen; ich könnte leicht Tage lang irgendwo stecken bleiben. Auch November und December pflegt der Mississippi einen sehr niedrigen Wasserstand zu haben. Im December des Jahres 1882 z. B. sank er nach dem hiesigen Pegel auf 2 Fuß 10 Zoll herab, während er im Juli auf 32 Fuß 5 Zoll gestanden hatte. Uns einigermaßen befremdend ist die lange Zeit, in welcher der Mississippi unterhalb St. Louis durch Eis gesperrt bleiben kann. Es giebt Jahre, in denen die Schifffahrt nicht einen Tag unterbrochen wird, aber andere, in denen der Fluß über $2^1/_2$ Monate geschlossen ist. Dies war im Winter 1880—81 der Fall. Vom 18. November bis 18. Februar war mit Ausnahme von 12 Tagen die Schifffahrt auf dem Mississippi unterbrochen, im Ganzen 78 Tage; in den Wintern 1874—75 und 1876—77 dauerte das Eis 58 Tage. Es giebt jetzt drei Dampfschifffahrtsgesellschaften, welche den unteren Mississippi befahren; die Neworleans Anchor-Line hat im vorigen Jahre mehrere große Dampfer für die Fahrt bauen lassen, unter denen die City of St. Louis eine Ladefähigkeit von 2200 Tons hat. Die Flußcorrektion zwischen hier und Cairo läßt zu wünschen übrig. St. Louis gehört zu den großen Emporien des Binnenlandes. Dank dem großartigen Eisenbahnnetze, in dessen Mittelpunkt es liegt und Dank der Wasserstraße des Mississippi, welche durch den Missouri, den Illinois, durch den Ohio und durch andere Nebenflüsse des Mississippi sich auf Tausende von Meilen

über den Continent ausdehnt, ist es der Sammelpunkt für ungeheure Massen von Produkten des Innern, die von hier aus wieder ihren Weg zu den Seehäfen finden, wie St. Louis andrerseits eine ganz hervorragende Stelle als „distributiver Platz“ einnimmt, d. h. von St. Louis aus wird ein großer Theil der umliegenden Staaten mit den industriellen Erzeugnissen des Ostens und Europas versehen. St. Louis hat einen mächtigen Concurrenten an Chicago erhalten, welches die Metropole am Mississippi überflügelt hat. Die Entwickelung des Geschäfts von St. Louis ist daher auch nicht frei von Schwankungen. Als Markt für Mehl und Getreide — Weizen, Mais und Hafer stehen in erster Linie — nimmt es einen bedeutenden Rang ein. Ebenso spielen „Provisionen“ eine große Rolle. Die Mehlindustrie steht allerdings hinter Minneapolis zurück. Das ganze Quantum von Mehl, welches 1882 in St. Louis auf den Markt kam, betrug 4,8 Millionen Barrels, davon wurden über die atlantischen Seehäfen 623,000 Barrels nach Europa, vorzugsweise nach England, verschifft.

Was den Getreidehandel betrifft, so hat St. Louis im Jahre 1882 über 20 Millionen Bushel Getreide erhalten und 12 Millionen versandt; die große Getreidekammer für St. Louis ist der Westen, auf Eisenbahnen und auf dem Missouri hat es 12 Millionen Bushel dorther erhalten, vom Süden durch die Mississippiboote 1,1 Million, vom Osten per Eisenbahn und Illinois 2,1 Million. Im Ganzen sind 16 Millionen Bushel durch die Eisenbahn gebracht, nur 3 Millionen auf dem Wasserwege. Dagegen tritt in der Versendung von St. Louis die große Wichtigkeit der Wasserstraßen hervor, auf welcher

fast die Hälfte des Weizens versandt wird. Ueber New-orleans gingen nach Europa 5,6 Millionen, ostwärts per Eisenbahn und auf dem Illinois und Ohio 6 Millionen. Aehnlich ist das Verhältniß mit dem Transporte von Mais (Corn) nach und von St. Louis. Die Zufuhr von Mais hatte 14½ Million Bushel betragen und die Verladungen 9½ Million. Letztere sind ungefähr zur Hälfte per Eisenbahn und zur Hälfte per Wasserweg bewerkstelligt. Auch Hafer gehört zu den Getreidesorten, die einen Stapelartikel des Geschäfts von St. Louis bilden. Baumwolle ist seit zehn Jahren ebenfalls ein bedeutender Artikel für St. Louis geworden. Die Zufuhren belaufen sich auf etwa 400,000 Ballen. Als Tabaksmarkt sucht St. Louis durch die Cultur des Tabaksanbaues in Missouri große Bedeutung zu erlangen. Und seine Tabaksindustrie nimmt einen hervorragenden Rang ein. Die Industrie der Stadt ist vielseitig. Eine Menge Eisenwerke befinden sich in der Stadt oder in nächster Nähe und daran schließen sich Maschinenfabriken und Gießereien aller Art, namentlich Anstalten zur Herstellung von Ackerbaugeräthen, von Eisentheilen bei Bauten, Eisenbahnwagen ꝛc.

Mehr als diese Zweige des Handels drängen sich dem Fremden, der durch die Straßen der Stadt wandert, die großartigen Magazine auf, welche die Erzeugnisse der Gewerbthätigkeit in großen Massen aufgespeichert enthalten. Solche Magazine zu durchwandern ist ein Studium der Sitten und Gebräuche des Landes. Ein Landsmann, der uns allen bei der Ueberfahrt auf dem Dampfer „Elbe“ ein ebenso angenehmer wie lehrreicher Reisegefährte war, von Geburt ein Bremer, ist Besitzer eines großen

Hutgeschäfts in St. Louis, und wir folgen gern seiner Einladung, seine Magazine zu besehen. Das ganze große fünfstöckige Haus ist von oben bis unten mit Hüten und Kappen, Handschuhen 2c. angefüllt. Alles was wir auf unserer Reise an Kopfbedeckungen bei den Cowboys, Bergleuten, bei den Farmern und Städtern Verschiedenartiges gesehen, ist hier wiederzufinden, nicht in einzelnen Stücken, sondern kistenweise. Auf der Kiste liegt eine Probe. Der Käufer geht durch die Reihen von Kisten und kann seinen Bedarf mit Leichtigkeit befriedigen; neben den Hüten aller Art für Männer und Frauen finden wir Handschuhe, die in den Gegenden, wo eine Kälte herrscht, die uns in unserer Vorstellung nach Sibirien versetzt, kein Gegenstand des Luxus sind. Die Bestellungen werden notirt, die Waaren gehen mit dem Aufzuge in das höchste Stockwerk, werden dort verpackt, ein Commis liest zur Anfertigung der Faktur die Aufträge in singendem Tone langsam vor, ein anderer schreibt sie nieder und setzt gleich den Betrag hinzu. In Geschäften von Kleiderstoffen ist die Mannichfaltigkeit natürlich noch größer. Die Umsätze sind ganz außerordentlich groß. 10—20,000 Dollar pro Tag. Magazine mit Luxus- und Kunstgegenständen sind von ähnlicher Ausdehnung, Broncen-, Porcellanwaaren, Gold- und Silbersachen, Juwelen in reichster Auswahl, meist Pariser Waaren. Als einen charakteristischen Zug, wie breit doch die Kluft ist, die Amerika von Europa trennt, wie schwer unter Umständen Ideen und künstlerische Anregung den Weg über den Ocean finden, trotzdem wöchentlich, ich glaube dreißig Dampfer den Weg zwischen den beiden Continenten machen, möchte ich anführen, daß der Hermes des

Praxiteles, dieser unvergleichliche Schatz, den Olympia wieder herausgegeben, der in Deutschland ja Gemeingut der Nation geworden ist und in keinem gebildeten Hause fehlt, hier geradezu unbekannt ist. Ich habe in keiner Kunsthandlung, in keinem Gipsfiguren- oder Porcellanwaarenladen einen Abguß der Büste gesehen, in verschiedenen Sammlungen von Abgüssen nach Antiken fehlte der Hermes, und selbst unter den gebildetsten Deutschen hatte man kaum mehr als eine flüchtige Kenntniß von diesem Bildwerke, welches in der Sculptur den ersten Platz einnimmt.

Nach allem, was ich gesagt habe, brauche ich Ihnen kaum noch ausdrücklicher zu bestätigen, daß St. Louis durchaus den Charakter einer Großstadt trägt. Die Straßen sind breit, selbstverständlich schnurgerade, der Stadtplan ist so regelmäßig angelegt, wie es sich von einer amerikanischen Stadt versteht. Der Stil der Häuser zeichnet sich nicht gerade durch Originalität aus, es sind aber stattliche Gebäude. In den Straßen, die nach dem Flusse abwärts gehen, hat sich vorzugsweise der große Handel niedergelassen, die Banken, die Versicherungsgesellschaften ꝛc. Hier ist ein sehr intensiver Verkehr. Unter den Firmen sind viele deutsche. Ja, wenn Sie das Verzeichniß der Mitglieder der Börse durchblättern, so werden Sie auf mancher Seite eben so viel deutsche wie englische Namen finden, und Bremen selbst ist nicht spärlich vertreten. Deutsche finden Sie in den verschiedensten Stellungen; im Ganzen geht es ihnen gut; sie leisten hier mehr, als sie zu Hause leisteten; es ist im Wettkampfe ums Dasein eine größere Anspannung der Kräfte nothwendig, und da man hier entschieden besser

und reichlicher lebt, als bei uns, so werden auch die unteren Klassen zu größerer Anstrengung fähig. Das Geheimniß des Erfolges, den die Ausgewanderten erzielen, liegt offenbar darin, daß sie aus den alten, sie äußerlich und innerlich fesselnden Verhältnissen herausgerissen, sich zu einem freieren, energischeren Gebrauche ihrer Kräfte angetrieben fühlen.

Doch ich kehre zu der Fair zurück, die in diesen Tagen Alles in Anspruch nimmt. Leider weiß ich Ihnen über die Gesellschaft, welche die Aufzüge veranstaltet, nicht viel zu sagen. Es sind die Anhänger des „Verschleierten Propheten“ (aus Moore's Lalla Rookh), welche die Festlichkeiten zur Verschönerung der Fairwoche einrichten. Der verschleierte Prophet, welcher in einer Wassergrotte des Mississippi Hof hält, beehrt St. Louis mit seinem Besuche. Er ist von seinem phantastischen Haushalte umgeben. Mit ihm kommt Queen Mab, welche aus fünfhundertjähriger Gefangenschaft befreit ist und nun ihre Feen und Elfen in die neue Welt einführt. In diesen Rahmen sind neue und alte Feenmärchen und Elfenerzählungen eingepaßt, und die Gruppen sind auf großen Wagen dargestellt. Die Straßen aber sind glänzend beleuchtet, meilenlange Bögen von Gasflammen unter weißen oder rothen Kuppeln ziehen sich längs des Weges, den am ersten Tage der Umzug nimmt, und quer über die Straße sind Gasflammen an Trägern angebracht. Diese endlosen, langen Straßen und Avenues so beleuchtet zu sehen, war wirklich ein prachtvoller Anblick. Der erste Abend war mir zwar entgangen, die Beleuchtung wurde aber jeden Abend wiederholt. Die Gasanstalten sind in der Lage, ihren Kunden die ganze Woche hindurch jeden

Abend das Gas ohne Entgelt zu liefern, nur die Vorrichtungen werden bezahlt, wahrscheinlich decken diese Kosten auch das Gas. Man hatte nicht versucht, künstlerische Wirkungen bei der Beleuchtung zu erzielen, dieselben Bogen und Pyramiden wiederholen sich immer, aber in der enormen Ausdehnung liegt der Reiz. Das elektrische Licht hat natürlich auch vielfache Verwendung gefunden. Einzelne Geschäfte hatten Dutzende von Bogenlampen an ihren ausgedehnten Fronten angebracht. Der zweite große Aufzug war Regens halber verschoben worden. Er war von Kaufleuten und Gewerbetreibenden veranstaltet und sollte ein Bild geben vom Handel und Gewerbe der Stadt. Ich weiß nicht wie viele Wagen, mit vier, sechs, zwölf Pferden bespannt, dazu dienten, wenigstens einen Theil der bedeutendsten Geschäfte von St. Louis theils in ganz realistischen Darstellungen, theils in Allegorien vorzuführen. Solche Aufzüge waren mir ja nicht neu. Zur Feier der Vollendung der Northern Pacific-Bahn waren sie veranstaltet worden in St. Paul, in Minneapolis, in Portland. Hier hatte man mehr Zeit gehabt zur Ausführung, die Tradition hatte vielleicht Manches an die Hand gegeben. An Masse konnte sich der Aufzug hier nicht messen mit dem, was wir Anfang vorigen Monats oben am Mississippi gesehen hatten. Daß die Amerikaner einen starken Zug zur Satire haben, für einen guten Witz empfänglich sind, zeigte sich auch in diesem Aufzuge, dabei geht denn ein frischer Hauch kühner Unternehmungslust durch die Darstellungen, die sichere Zuversicht auf weiteres Gedeihen. Nicht weniger interessant als die Wagen, die Floats, mit ihren Gruppen, war die Begleitung. Die verschiedenen

Milizcompagnien, die sich in Bezug auf Uniformirung aus allen europäischen Armeen ihre Muster gesucht haben, die Zugführer der verschiedenen Abtheilungen mit ihren zahlreichen Stäben, die Feuerwache mit ihren üppig ausgestatteten Apparaten (die Dampfspritzen unterhielten mit ihren Dampfpfeifen einen Ohren zerreißenden Lärm), die zahllosen Vereine. Um auf die Gruppen das erforderliche Licht fallen zu lassen, gehen Neger mit Fackeln neben den Wagen. Natürlich fehlt ein Beigeschmack von Reclame nicht. Da ist z. B. ein großes Seidenwaarengeschäft, das in vielen Städten der Union eine Niederlassung hat, die Nonotock Silk Company, deren Wagen eine Schaar von zwanzig und mehr Reisige in Rüstung voraufreiten, die auf ihren Lanzen Rollen von Seidenstoff tragen, welche mit Inschriften der Firma versehen sind. Ein Importhaus hat einen kleinen Dampfer auf einen Wagen gesetzt und die Taue, Segel 2c. sind mit Waaren behangen, welche das Haus verkauft. Die Brauer führen ihren König Gambrinus ins Feld, auf vier Wagen Hopfen und Gerste, ein Brauhaus und der Hofstaat der Biermajestät. Die Missouri Bicycle Company hat ihren Float mit Velocipeden besetzt und hinterher zieht ein Geschwader von Velocipedreitern. So folgt Wagen auf Wagen. Mancher Scherz wird dankbar bejubelt. So viel ich aber zu übersehen vermochte, waren politische oder lokale Anspielungen nicht häufig. Für mich war die Haltung der Zuschauer ebenso interessant, als das Schauspiel selbst, zu Hunderttausenden standen sie in den Straßen gereiht, durch welche der Zug ging, unzählige Wagen hielten in manchen Straßen, die aus den Vorstädten, aus der

Umgegend die Neugierigen herbeigebracht hatten. Alles verlief in merkwürdiger Ordnung, nirgends ist mir das übermüthige, brutale Drängen von jungen und alten Flegeln vorgekommen, die ihre Freude daran haben, sich der Mehrzahl der Zuschauer möglichst lästig und unangenehm zu machen, und als nach Beendigung des Schauspiels nun die endlosen Wagenreihen sich zu entwirren begannen, genügten einige wenige Polizeibeamte, jeden auf den rechten Weg zu weisen. Ich habe mich gewundert über die Folgsamkeit und die Geduld aller Betheiligten, die kein Gezänk erhoben, sich nicht vorzudrängen suchten. Die Wirthshäuser werden Abends gefüllt, es ging lebhaft her, aber es schien mir nicht, als ob die Polizei einzuschreiten haben würde, um Verletzungen der Ordnung vorzubeugen. Ich glaube nicht, daß wir irgend Ursache haben, uns über die Bevölkerung der Vereinigten Staaten erhaben zu dünken. Selbstverständlich werden in Zeiten politischer Aufregung die gewaltigen Volksversammlungen nicht immer gleich harmlos verlaufen.

Für die „Fair" hat St. Louis ein eigenes Areal, den Fairground, einen großen Park im Westen der Stadt, wo für Vieh und landwirthschaftliche Maschinen Raum ist. Das System der Straßenbahn ist in St. Louis sehr ausgebildet, man kommt daher leicht und billig dorthin. Es ist ein ausgedehntes Areal mit parkartigen Anlagen und einem zoologischen Garten. Für die verschiedenen Abtheilungen sind große einfache Gebäude aufgeführt, von wirklich hervorragender Bedeutung waren indeß nur die Viehausstellungen und die Ausstellung landwirthschaftlicher Maschinen. Die kurze Zeit, die ich am Nachmittag hier zubringen konnte, genügte

bei der außerordentlichen Ausdehnung der Ausstellung nicht dazu, nur einmal alle Abtheilungen zu durchwandern, geschweige denn, sich auf die Einzelheiten einzulassen, und dies wurde vollends unmöglich gemacht, weil kein Katalog zur Hand war. Einigermaßen wird der Uebelstand dadurch ausgeglichen, daß die Aussteller von den von ihnen ausgestellten Gegenständen gedruckte und mit Abbildungen versehene Beschreibungen sehr freigebig vertheilen. Vor allem mußte mich die Sammlung landwirthschaftlicher Maschinen fesseln. Ueberall gewahrt man eine Findigkeit in der Lösung schwieriger mechanischer Probleme, eine Sauberkeit und Genauigkeit in der Ausführung, welche die Meisterschaft der Amerikaner auf diesem Gebiete bekunden, zugleich fühlt man aber auch, daß Bedarf nach solchen Maschinen und das Vermögen sie anzuschaffen, in ausgedehntem Maßstabe vorhanden sein muß. Ersparung menschlicher Arbeitskraft ist das leitende Princip bei diesen Hülfswerkzeugen des Ackerbaues, und zwar nach allen erdenklichen Richtungen kommt die Technik in diesem Punkte dem Bedürfnisse des Ackerbaues entgegen. In der Massenhaftigkeit der Gegenstände in dieser Abtheilung wetteiferte nur noch die Ausstellung von Wagen, Hunderte waren ausgestellt; Fuhrwerke aller Art, vor Allem aber die zierlichen, wenn auch selten durch Schönheit der Linien gefälligen ein- und zweispännigen Luxuswagen, die Buggies und Barouchen 2c. Das Fahren ist hier zu Lande kein Luxus mehr, es ist ein allgemeines Bedürfniß; die großen Entfernungen erfordern es, und wie mir Landsleute, welche daheim tüchtige Fußgänger gewesen sind, versichert haben, ist das Klima in Amerika dem Gehen nicht förderlich;

nach einigen Jahren sind sie mehr und mehr von der alten Gewohnheit abgekommen und haben sich zum Reiten oder Fahren geschlagen. Die Amerikaner sind keine leidenschaftliche Fußgänger. Fußreisen sollen auch in den Gegenden der Vereinigten Staaten, wo es nicht an Wagen und Wirthshäusern fehlt, selten oder nie gemacht werden. Die leichten amerikanischen Wagen mit ihren spinnewebenen Speichen sind außerordentlich sinnreich construirt, mit allerlei künstlichen Vorrichtungen, um sie geschlossen und offen zu gebrauchen, die Sitze zu drehen, den Eintritt zu erleichtern. Ich habe mich nicht so recht mit Ihnen befreunden können. Das Ein- und Aussteigen ist nicht gerade bequem; da die Tritte zwischen den Rädern angebracht sind, so begreife ich nicht, wie Damen, ohne sich die Kleider zu beschmutzen, einsteigen. Die Wägelchen sind durch ihre Leichtigkeit sehr unstät und bei den durchschnittlich elenden Straßen und Wegen fliegen sie hin und her. Der Verbrauch solcher Wagen muß enorm sein. In Cincinnati ist eine Fabrik, welche wöchentlich 700 Stück liefert. Diese fabrikmäßige Waare ist ziemlich billig und nicht haltbar. Aber welch ein Verbrauch! Denn Cincinnati hat durchaus nicht ein Monopol in dieser Fabrikation, im Gegentheil fast in jeder Stadt spielt die Wagenindustrie eine bedeutende Rolle. Den Mittelpunkt des Festplatzes nimmt eine große Arena ein, in welcher Vorführungen von Thieren, Preisfahren, Arbeiten landwirthschaftlicher Maschinen ꝛc. stattfinden. Es mögen zehntausend Menschen und mehr hier Platz finden. In den Bogengängen, welche die Sitzreihen tragen, sind Schänken, Restaurants und Läden angebracht, hier ist ein rechtes Jahrmarktstreiben. Die großartige Viehausstel-

lung hatte ich keine Gelegenheit näher zu sehen. Bei dem schönen Wetter, das nach einem Regentage wieder eingetreten war, drängte sich eine enorme Anzahl Menschen in den weiten Räumen, denn es sind, wie schon gesagt, nicht blos die Einwohner von St. Louis, welche ihre Freude an dieser Ausstellung und an den Festlichkeiten haben. Während der „Fairwoche“ vom 1. bis 8. October ist eine große Anzahl von Fremden in der Stadt, welche allerdings dem Drängen und Treiben ein ungewöhnlich lebendiges Aussehen geben. Es wogt überall, die Bierlokale und Restaurants sind stark besetzt. Bei der großen deutschen Bevölkerung fehlt es natürlich nicht an Bierhallen; Pilsener Bier ist heute im Schwunge. Aber auch ein gutes Glas Wein suchen Sie nicht vergebens in St. Louis. Haben Sie nur Vertrauen zum „Bremer Rathskeller“ dort. Die Filiale im fernen Westen machte dem alten Namensvetter daheim keine Schande. Es sind große, mächtige gewölbte Keller, in denen das edle Naß in Fässern und Flaschen aufgestapelt liegt, und es war eine erfreuliche Wahrnehmung, daß der Deutsche auch am Mississippi den Labewein vom gesegneten Rhein trinkt und im Herzen einstimmt, daß in der Welt „ist solch ein Wein nicht mehr.“ Es ging recht lustig zu in jenen Tagen, aber Völlereien, Trunkenheit und Ausschreitungen, wenn sie vorkommen, hüten sich ans Licht zu treten.

St. Louis hat eine Anzahl schöner Parks, Forest Park, Tower Grove, Lafayette Park in verschiedenen Theilen der Stadt, hübsche breite Avenuen mit anmuthigen Villen. Unter den öffentlichen Gebäuden sind das Courthaus, das neue Postamt, das Gebäude der Handelskammer mit seinem Börsensaal, die Mercantile Library

mit einem reichhaltigen Lesezimmer, einer großen Bibliothek und manchen Kunstschätzen, das Gerichtshaus zu erwähnen. Alle diese Gebäude sind der Größe und der Bedeutung der Stadt angemessen, indeß bieten sie nichts Hervorragendes. Wie in Newyork die Hängebrücke, ist hier die Mississippibrücke, die in drei gewaltigen Bogen den Fluß überspannt, das einzige Bauwerk von ungewöhnlicher Bedeutung; sie ist dies aber in hervorragendem Maaße, und selbst die Erinnerung an dies Newyorker Riesenwerk thut der Kühnheit und der Schönheit dieser Brücke keinen Eintrag.

Der Schluß der Woche brachte noch ein schönes Erinnerungsfest der Deutschen. Es waren in diesen Tagen zweihundert Jahre verflossen, als die ersten Deutschen Ansiedler, Mennoniten aus den Rheingegenden, sich eine neue Heimath in der neuen Welt suchten und Germantown gründeten. In vielen Städten mit deutscher Bevölkerung war dieses Ereignisses gedacht, das ein Beispiel von ungeahnten Folgen für die Zukunft werden sollte. In St. Louis hatten die deutschen Vereine im großen Börsensaale das Gedenkfest veranstaltet, zu dem sich trotz der Zerstreuungen der Fairwoche dennoch 2000 Deutsche eingefunden hatten. Das Programm war einfach und würdig, alle Reizmittel und Verlockungen waren verschmäht worden, und wenn sich dennoch 2000 ihrer Landsleute zu dieser Feier zusammengefunden hatten, so zeigt dies, wie lebhaft das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter den Deutschen ist, wie groß das Bedürfniß, sich in gemeinsamer Gedenkfeier des alten Vaterlandes zu erinnnern und die Pioniere deutscher Nationalität zu ehren, die zuerst den Weg betraten, auf welchem Millio-

nen gefolgt sind. Das Programm war recht würdig. Nach einer musikalischen Einleitung folgte Ansprache des Festpräsidenten Herrn Dr. Storkloff, die mit einer poetischen Huldigung für die Gründer von Germantown schloß. Die vereinigten Männerchöre sangen darauf patriotische Lieder, und nun hielt Herr Carl Lüdeking, Mitarbeiter an der Westlichen Post, die Festrede, welche mit einer Fülle von Thatsachen und in historischer Beleuchtung der Auswanderung jener Deutschen um ihres Glaubens willen und ihrer Niederlassung in Pennsylvanien die Bedeutung gab, welche sie als Glied einer Kette von Entwickelungen hat, die folgenschwer für die Menschheit geworden sind. „Zum ersten Male tritt mit Pennsylvanien ein Gemeinwesen in die Weltgeschichte, das auf den von vornherein ausgesprochenen Grundsatz vollkommener Gewissensfreiheit, der Gleichberechtigung, Alles ohne religiösen Text sich aufbaut, das die Anerkennung der Gewissensfreiheit selbst zum Text erhebt. Dieser Fundamentalsatz des vom Glaubenstext unabhängigen, säcularen, rein politischen Staates ist von Pennsylvanien aus nochmals in die Constitution der Vereinigten Staaten übergegangen — in Philadelphia und in Germantown wurzelt der Baum des Heils, der große Grundsatz der Gedanken- und Gewissensfreiheit. William Penn hat diesen Grundstein gelegt, er war der unsterbliche Meister, die deutsche Landgesellschaft von Frankfurt hat ihm das Material geliefert, seine „Freunde und seine Deutschen" von 1683 sind seine Gesellen gewesen." — Die gedankenreiche Rede hatte ersichtlich eine mächtige Wirkung auf die Versammlung. Einer hübschen Episode im Verlaufe des Festes muß ich noch erwähnen,

des reizenden Vortrags einer jungen Deutschen, Fräulein Anna Wetzler, die mit Schwung und schönster Diktion das Gedicht vortrug: „Vergeßt die deutsche Sprache nicht.“ Es war eine sinnige, erhebende Feier. Zu den freilich nicht sichtbar bei derselben Mitwirkenden, aber um dieselbe nicht am wenigsten Verdienten, gehört vermuthlich Herr Dr. Prätorius, Herausgeber der Westlichen Post, bei dem alle deutschen Bestrebungen eine eben so warme wie verständige Förderung finden.

Am Ohio.

Der Nachtzug brachte mich von St. Louis nach Louisville am Ohio. Der Morgen graute, als wir das Bett des Ohio auf einer langen Brücke passirten, denn der Fluß, der jetzt seicht zwischen großen Sandbänken sich durchwindet, füllt, wenn im Herbste anhaltender Regen, oder im Frühjahr plötzliches Thauwetter nach schwerem Schneefall eintritt, die ganze Breite an. Louisville ist eine ganz amerikanische Stadt, ohne besonders hervortretende Eigenthümlichkeiten, als daß man fühlt, daß hier der Tabak König ist. Louisville gilt als erster Tabaksmarkt. Die Stadt ist natürlich ganz regelmäßig mit breiten Straßen, die an dem Erbfehler aller amerikanischen Städte leiden, an schlechtem Pflaster und mangelhafter Reinlichkeit. In letzterer Beziehung macht man ungewöhnliche Anstrengung, denn man begnügt sich nicht mit Besen oder mit Maschinen, welche durch die Umdrehung der Räder getrieben werden, sondern eine Dampf-Straßenreinigungsmaschine ist im Gange. In einem der Speicher, wo der von den Tabakspflanzern hierher gelieferte Tabak zur Versteigerung kommt, fand ich mich bald in einem Kreise von Landsleuten, die von Faß zu

Faß dem Versteigerer folgten. Mit einer Zungenfertigkeit, die aller Beschreibung spottet, wurden der Preis und die anfolgenden Gebote ausgerufen, bis endlich der Zuschlag geschieht. Man glaubt, dem Ausbieter müßte ein Uhrwerk in der Kehle stecken. Die Fässer werden aufgebrochen, an drei Stellen Proben gezogen und nach diesen amtlich beglaubigten Proben werden die Angebote gemacht. Man sieht, der Einkauf ist bei diesem Artikel nüchterner als bei Waaren, die nach einem Standort verkauft werden, wie Petroleum, Baumwolle. Jedes Faß ist individuell zu beurtheilen und selbst die Verschiedenheit der Blätter bestimmt. Louisville ist übrigens nicht bloß Tabaksmarkt, sondern auch für Getreide ein Stapelplatz.

In Louisville fand die große Southern Exposition statt, die vom 1. August an hundert Tage dauerte, welche Kunst, Gewerbe und Ackerbau umfaßt. Wenn ich auch nur im Fluge die Ausstellung sehen konnte, so habe ich doch von der Mannichfaltigkeit namentlich der Maschinenfabrikation einen hohen Begriff erhalten. Die Einrichtung war sehr praktisch, es fehlte nicht an Raum und Licht, und die Aussteller hatten es nicht an Geld und Mühe fehlen lassen, ihre Gegenstände dem Beschauer von der empfehlenswerthesten Seite zu zeigen. Das Gebäude war in einem schönen Park für den Zweck in sehr zweckmäßiger Weise aufgeführt. Mangel an Zeit und der außerordentlich deutliche Inhalt des amtlichen Katalogs ließen ein näheres Eingehen kaum zu, aber es war sehr viel Interessantes und Lehrreiches zu sehen, die Collectiv-Ausstellungen von Getreide, Tabak, Hölzern, Kohlen, Gestein ꝛc., die Maschinen, unter denen namentlich die

verschiedenen Systeme von Maschinen zur Erzeugung von Elektricität behufs Beleuchtungszwecke. Die Classification war ganz sinnreich. Die erste Abtheilung umfaßt die Naturerzeugnisse aus dem Mineral-, Pflanzen- und Thierreich, die zweite Maschinerie, nämlich Werkzeuge und Instrumente zum Gebrauch bei der Produktion von Rohmaterial, sodann Motoren und Krafterzeuger, Maschinen und Werkzeuge zur Bearbeitung des Rohmaterials, dann die Maschinen zur Erzeugung von Fabrikaten und von Werkzeugen und Geräthen, in der dritten Abtheilung fanden die Fabrikate sich ausgestellt, in der vierten die Beförderungsmittel, getrieben durch animalische Kraft, durch Luft, Dampf und Elektricität, die fünfte Abtheilung endlich nahm Musik, Literatur und Kunst auf; Musikinstrumente, Bücher, Erziehungsmittel, Druckerei, Lichtbilder 2c. 2c. Außerdem war weit abliegend vom großen Ausstellungsgebäude in einem eigens errichteten Pavillon eine Gemälde- und Skulpturenausstellung, die uns aufs freundlichste anmuthete. Zwar war bei einer Ausstellung in Chicago, die einen rein localen Charakter trug, auch die Kunst nicht vergessen. Ich habe dort zuerst die Bekanntschaft mit amerikanischen Malern gemacht, welche nicht verkennen ließen, daß sie erstens ihre Studien bei den Impressimisten in Paris gemacht hatten. Die Kunstausstellung hier in Louisville ist dadurch besonders interessant, daß sie theils eine sogenannte „Roon-Collection", eine aus dem Privatbesitz stammende Anzahl Bilder europäischer Künstler und Werke amerikanischer Meister bietet. Ein sorgfältig gearbeiteter Katalog giebt interessante Notizen über die amerikanischen Künstler. Man erstaunt über die Zahl derselben und bekommt eine

Ahnung davon, daß die Kunst bereits eine große Menge Jünger hat und daß, wenn auch keine Werke ersten Ranges entstanden sind, doch mit Fleiß und Talent gearbeitet wird.

Die Fahrt von Louisville nach Cincinnati an einem schönen sonnigen Nachmittage gehört zu den freundlichsten Erinnerungen. Die Gegend ist wohlangebaut, wir passiren Städte und Ortschaften, die aus dem Zustande der Unfertigkeit heraus sind. Fast überall gewahrt man die schaffende Hand der Menschen. Wir eilen an Villen vorüber, wir sehen Wege, auf denen Landleute von der Arbeit heimwärts ziehen und wenn uns die Bahn mitten durch die Dörfer führt, erfüllen uns Scenen ländlichen Lebens mit lieben Erinnerungen an die Heimath. Als es schon ganz dunkel ist, kommen wir an die große Brücke, die über den Ohio aus Kentucky hinüberführt nach Cincinnati. Es ist ein märchenhafter Anblick, von der Höhe der Brücke auf den Strom mit den Lichtern auf Schiffen und Dampfschiffen, die Feuer, welche aus Essen emporleuchten, die langen Lampenreihen auf den Quais, in den Straßen, und hoch oben auf den Höhen, welche gegenüber die Stadt einschließen, elektrische Lichter, die auf schloßartige Gebäude oder Forts zu strahlen scheinen. Man sucht vergebens durch Dunkelheit und Dampf sich ein Bild von der Stadt und ihrer Umgebung zu machen. Wir fahren auf einem Viadukt tief in die Stadt hinein, um von der Höhe der Brücke auf das Straßenniveau zu kommen. Cincinnati ist in Aufregung, die Demokraten haben bei der Wahl des Governors von Ohio alle Ursache einen Sieg zu erkämpfen, ein Umschwung seit langer Zeit, und die Wahlen am Ohio sollen auch für die Union

zeigen, woher der Wind weht. Ich kehre im St. Micheles Hotel ein. Es ist nach dem European plan geführt, d. h. man bezahlt für sein Zimmer und speist nach der Karte im Gegensatz zum amerikanischen System, welches einen festen Satz für Kost und Wohnung hat, je nach dem Charakter des Hotels von 3—5 Dollar ohne Wein. Wein ist aber auf der Tafel in amerikanischen Hotels eine Seltenheit, man trinkt Eiswasser, Cafe, Milch oder Buttermilch, je nach der Jahreszeit. Cincinnati wimmelt von Deutschen. In ganzen Quartieren findet man Haus für Haus deutsche Bewohner oder wenigstens Bewohner mit deutschen Namen, aber es drängt sich wieder die Bemerkung auf, daß das äußere Ansehen der Straßen auch hier wieder erstaunlich wenig beeinflußt ist durch das Deutschthum. Aber dennoch hat Cincinnati in einzelnen Punkten einen abweichenden, europäischen Charakter, ich bin z. B. auf dem Fontainen-Platz an Frankfurt erinnert. Einen großen Theil dieses Platzes begreift das neue, schon seit vielen Jahren im Bau begriffene und niemals fertig werdende Postgebäude, im französischen Stile ein, und der Platz hat seinen Namen von dem berühmten Springbrunnen, dem größten Broncekunstwerk in den Vereinigten Staaten bekommen. Ein reicher Mäcen, Herr Probasco hat es seiner Vaterstadt geschenkt. Bekanntlich war der Brunnen für Riga bestimmt, von Crelinger entworfen und bei Müller in München gegossen. Aus finanziellen Gründen wurde der Brunnen nicht abgenommen und Herrn Probascos Schwager Mr. Tyler Davidstone vermittelte den Kauf für Cincinnati. Es ist ein großartiges Werk voll Schönheiten im Einzelnen. Cincinnati hat noch einen anderen kunstliebenden

Bürger, der mit Verständniß und liberalem Sinne seiner Vaterstadt großartige Geschenke gemacht hat, Joseph Langworth, selbst ein leidenschaftlicher Verehrer unseres Lessing, dessen Gußbilder, der trotz seiner mehr als siebenzig Jahre noch jugendlich schwärmerische Mann, die Copien des Künstlers selbst besitzt. Er hat die Handzeichnungen, Studien Lessings, angekauft und sie der Stadt geschenkt. In Cincinnati blüht ein bedeutendes Kunstgewerbe auf. Junge Damen haben einen „Patterry-Club“ gebildet, der auf die Thonwaarenfabrikation einen veredelnden Einfluß übt, großartig ist Robert Mitchell Fuenetoris Co's. Store, ein großartiges Lager von Erzeugnissen der Kunsttischlerei.

Cincinnati gehört zu den großen Städten des Landes. Nach dem Census von 1880 zählt sie 255,000 Einwohner, unter ihnen 72,000, die nicht in Amerika geboren sind, zum großen Theil Deutsche. Wenn man im Adreßbuche der Stadt die Liste der Vereine durchgeht, so ist man erstaunt über die endlose Zahl deutscher Vereine aller Art, viele landsmannschaftliche und sonst für alle Fälle des Lebens, auch wissenschaftliche Kränzchen, philosophische u. A.

Cincinnati liegt am linken Ufer des Ohio in einem Kessel, der mit dem Rauche der vielen Fabriken gefüllt ist und im Sommer unerträglich heiß wird. An der Nord-West- und Ostseite ist die Stadt von ganz steil ansteigenden Höhen eingeschlossen, auf welcher sich die eleganten Vorstädte ausgedehnt haben. Dort oben ist man nicht vom Qualm der Stadt heimgesucht und kühler Luftzug mildert die Hitze. Die steilen Höhen werden durch sogenannte Elevators, Bergbahnen, bequem erstiegen.

Man fährt mit der Pferdebahn bis zum Fuße der Anhöhe und steigt in die Wagen der Elevators über. Durch mächtige Maschinen werden die Wagen in die Höhe befördert. Cincinnati hat vier solcher Bahnen und oben, wo sie landen, sind riesige Vergnügungslokale erbaut, wo die Bewohner frische Luft schöpfen können, es sind Biergärten im Mammoth-Stile Amerika's. Die Vorstädte Mount Auburn, das aristokratische Clifton, der zoologische Garten sind wohl eines Besuches werth, um einen Begriff von dem Reichthum der Stadt und von ihrer reizenden Lage zu erhalten. Prachtvoll ist der Blick auf den Ohio, auf die Stadt von manchem Punkte dort oben.

Cincinnati ist ein großer Getreidemarkt, die Schweineschlachtereien sind lange die bedeutendsten des Landes gewesen, bis Chicago unter dem Einflusse günstiger Verhältnisse den Vorrang gewonnen hat, sodann ist Cincinnati eine Fabrikstadt, die von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnt. Sie sucht in der Industrie einen Ersatz im Kampfe mit Staaten, die für den Handel günstiger gelegen sind.

In Cincinnati hatte ich mich der liebenswürdigen Führung unseres feingebildeten deutschen Consuls zu erfreuen, die doppelt dankbar anzuerkennen in einer Stadt, in welcher die geistigen Interessen eifrige Pflege finden.

Druck von C. H Schulze & Co. in Gräfenhainichen.